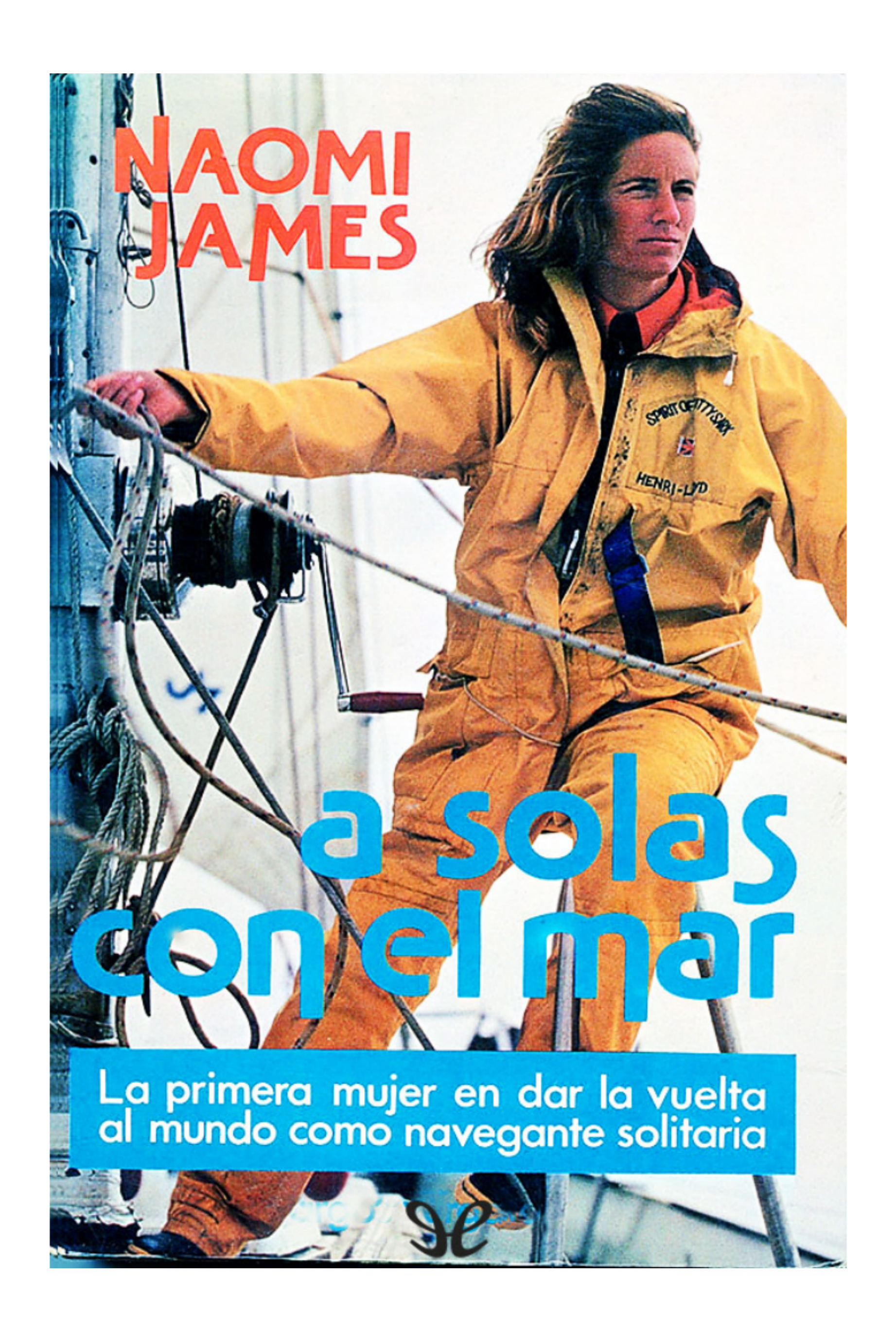

NAOMI
JAMES
SPIRIT OF CUTTY SARK
HENRI-LYD
a solas
con el mar
La primera mujer en dar la vuelta
al mundo como navegante solitaria

El 8 de junio de 1978 el mundo recibió la sorprendente noticia de que Naomí James, de veintiocho años de edad, había dado la vuelta al mundo en un velero, en solitario y batiendo al mismo tiempo todos los récords de velocidad. Hija de un criador de ganado en Nueva Zelanda, recién casada y con solo dos años de experiencia, Naomí —que con anterioridad nunca había gobernado un barco de vela por sí sola— estableció una nueva marca mundial e ingresó en la historia de la navegación a vela.

A solas con el mar es el relato espontáneo, vívido y cautivador de esa asombrosa travesía en solitario. Después de zarpar de Dartmouth, al sur de Inglaterra, Naomí James, a bordo de su yate, el *Crusader*, se apresta a cubrir 30 000 millas de navegación, en un itinerario inverso a la ruta seguida por Magallanes: tras rodear el continente africano, proyecta atravesar el océano Índico, recorrer el Pacífico hacia el sur, doblar el Cabo de Hornos, remontar el Atlántico y regresar al punto de partida. Naomí nos habla de su desesperación al estropearse su radio y enfrentarse con meses de silencio; de su desconcierto al descubrir después de tres meses en alta mar que había confundido la latitud con la longitud; de su pesar cuando Boris, el gato de la embarcación, cayó por la borda, y de su terror ante el vuelco que dio su velero un amanecer. Al igual que todos los navegantes solitarios, Naomí temía el Cabo de Hornos; finalmente rodeó «ese viejo fantasma» casi sin darse cuenta: «Incluso es posible que haya estado dormida en esos momentos».

Esta historia de heroísmo con toques humanos y personales, de épico coraje y resistencia, debe figurar entre los clásicos de la literatura de grandes aventuras. No se trata meramente del memorable documento de un viaje histórico; el relato de Naomí nos habla también de las razones por las que los hombres y las mujeres desafían a los elementos y se atreven a intentar lo que parece imposible en su infatigable afán de superación y en la búsqueda del conocimiento de sí mismos.

El 1.º de enero de 1979, en reconocimiento a su extraordinaria hazaña, Naomí James fue nombrada Dama Capitana de la Orden del Imperio Británico, uno de los títulos más elevados que se haya

concedido en su país a una mujer.

Naomi Christine James

A solas con el mar

La primera mujer en dar la vuelta al mundo como navegante solitaria

ePub r1.1

Sele_MA 13.05.2024

Título original: *At one with the sea*
Naomi Christine James, junio de 1979
Traducción: Iris Menéndéz
Retoque de cubierta: Sele_MA

Editor digital: Sele_MA
Corrección de erratas: argo47
ePub base r2.1



Índice de contenido

DIARIO DE A BORDO

9 de septiembre de 1977

Salida de Dartmouth.

27 de septiembre

Islas Canarias: encuentro caótico.

7 de octubre

Avería de la radio: alerta a los buques.

28 de octubre

Boris cae al agua: el momento más triste.

3 de noviembre

Confianza renovada, después de luchar contra el primer temporal.

18 de noviembre

Rotura del piloto automático: arribada forzosa a puerto.

19 de noviembre

Ciudad del Cabo: encuentro con la amabilidad.

22 de diciembre

Error casi fatal.

24 de diciembre

Forzada a trepar a las gavias con mal tiempo.

25 de diciembre

Navidad con los «barbas grises».

15 de enero

Encuentro en Tasmania: repuestos.

16 de enero

Terrible tormenta ahogada en canciones de Edith Piaf.

23 de febrero

Palo averiado: idea de retroceder.

26 de febrero

¡Vuelco!

19 de marzo

Del Caho de Hornos a puerto: icebergs a estribor.

24-28 de marzo

Islas Malvinas: la Marina Británica echa una mano.

8 de junio de 1978

Cruce de la línea de meta y superación del récord.

AGRADECIMIENTOS

Este viaje dependió de muchas personas sin las cuales su logro habría sido imposible. Mi más profundo agradecimiento a Chay Blyth que me prestó su velero y a Quentin Wallop, que financió las reparaciones. También mi sincero reconocimiento al *Daily Express* por respaldar la aventura. Philip Gerard-Jones proveyó todos mis alimentos, que fueron preparados por Claire Gerard-Jones y Maureen Blyth: por todo lo que me dieron, mi más afectuosa gratitud.

Agradezco especialmente a Sailomat de Suecia y a su fantástico agente Herman Brinks el excelente timón automático y el modo en que superaron todos los problemas para asegurar la continuidad del servicio. Vaya también mi agradecimiento para Clifford y Snell por el préstamo de su radio baliza emisora de emergencia.

Por el equipo fotográfico debo dar las gracias a ITN, lo mismo por su interés, que por su esforzado trabajo y, especialmente, la financiación del encuentro en las Azores. Mi reconocimiento a Contax por brindarme cámaras y lentes.

Varias empresas locales me proporcionaron una enorme ayuda en la preparación del velero antes de la partida. Deseo mencionar especialmente a Andrew Roberts —de *Dartmouth Yacht Services*— y su equipo, a *Trevor Read* (palos) y a *Battarbee* (accesorios metálicos).

Uno de los problemas más cruciales fue resuelto por el apoyo combinado de Quentin Wallop, mis suegros y Terry Bray, que garantizaron el seguro del barco, sin el cual no podría haber zarpado. Estoy agradecida también a las diversas empresas que me proveyeron de accesorios gratuitamente o con un descuento considerable, particularmente a *Grundig, International Paints, Racal, Lewmar, Spencers Rigging, G. & M. Power Plant, Mountain Equipment Ltd.*, *Damart*, y a *Ratsey and Lapthorn*. Mi reconocimiento a *Southern Ocean Shipyard* por revisar la embarcación antes de la partida.

En un plano más doméstico, mí especial agradecimiento y gratitud para mi hermana Juliet y su amiga Alexandra Akerman,

que me ayudaron en muchos detalles y lograron que me mantuviera serena y organizada durante la semana anterior a la partida.

Transmito también mi reconocimiento a los miembros del Royal Cape Yacht Club, que me proporcionaron su tiempo y energías para ayudarme en las reparaciones en Ciudad del Cabo, en tan breve lapso. Agradezco especialmente a Jerry Whitehead de Bootlicker y a Douglas Binstead las reparaciones del timón automático, y a los Alcock y los Carter su colaboración.

Con respecto al encuentro en Hobart transmito mi agradecimiento al *Hobart Mercury*, en especial a Malcolm Williams, y a Bern Cuthbertson y su equipo de la *Tasmanian Enterprise*.

Muchos habitantes de las Malvinas me ofrecieron una inapreciable colaboración, sin la cual no habría podido zarpar tres días y medio después de mi llegada. Entre ellos, mi especial reconocimiento a Les y Peggy Halladay, John Smith, Hilton Mathew, Willy Wilson y Ken Halladay. Mi aprecio al calafate del patrullero rompehielos *Endurance* por la reparación de las partes vitales del aparejo. También agradezco a Alan Adair —capitán del buque de guerra británico *Walkerton*— que saliera a mi encuentro con su barco. Asimismo expreso mi reconocimiento a Roddy Bloomfield, de Stanley Paul, por su cooperación en la edición de este libro.

Por último, mi amor y mi agradecimiento a aquel sin el cual no lo habría logrado: Rob, mi marido.

PRÓLOGO

Por Chay Blyth

En este mundo hay personas que tienen buenas ideas y otras que tienen malas ideas. También hay gente de acción y gente que se limita a hablar. Hay que cuidarse de la combinación que se da en las personas de acción que tienen malas ideas. Afortunadamente para nosotros y para ella, Naomí James encaja en la categoría ideal: la mujer de acción que tiene buenas ideas. Decidió ser la primera mujer en dar la vuelta al mundo en un velero, en solitario —con optimismo sin escalas—, y una vez tomada la decisión no retrocedió.

Reconocí esta determinación de Naomí cuando abordamos por primera vez el tema de la navegación a vela en solitario. Hablábamos de hechos inverosímiles y como ocurre a menudo la conversación se desvió al tema de «¿qué queda por hacer?». Por supuesto, la idea no tiene nada de original y tengo la certeza de que otras mujeres han planificado mentalmente una travesía semejante, pero dedicarse de lleno a los detalles, además de encontrar un velero, patrocinadores y provisiones, es una cuestión muy diferente. A cada momento se encuentran problemas aparentemente insuperables, una serie de razones por las que habría que abandonar el proyecto. Tal vez las peores pesadillas sean la falta de financiación y la falta de tiempo, que sin duda alguna fueron un factor importante en la vida de Naomí.

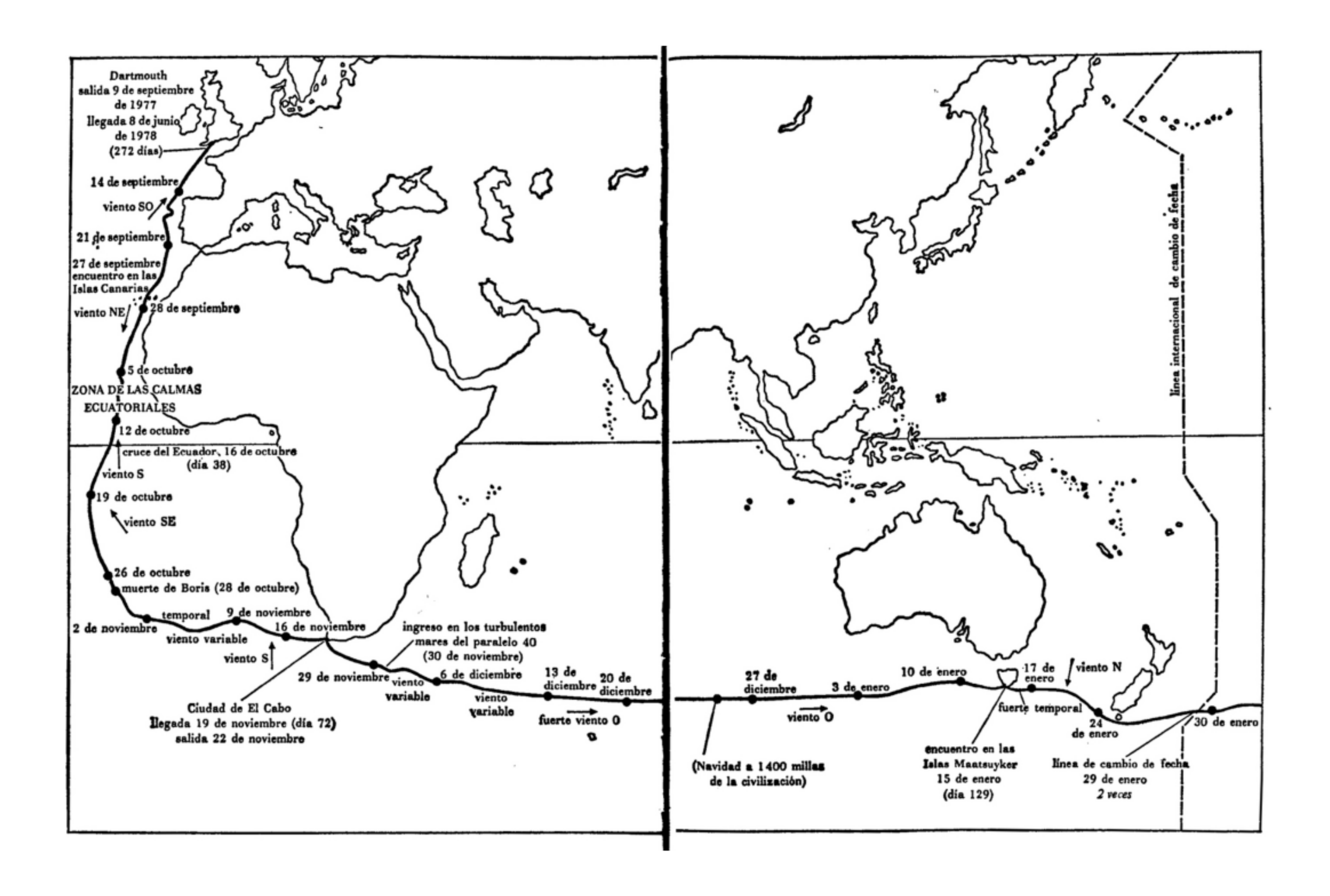
El día que conoció a Robert, su futuro marido, Naomí inició un noviazgo con el mar. Rob es uno de los marinos más expertos que conozco y debido a que prácticamente durante el año entero patroneaba alguna de nuestras embarcaciones, pudo enseñar a Naomí en primer lugar los rudimentos y luego las sutilezas de la navegación a vela.

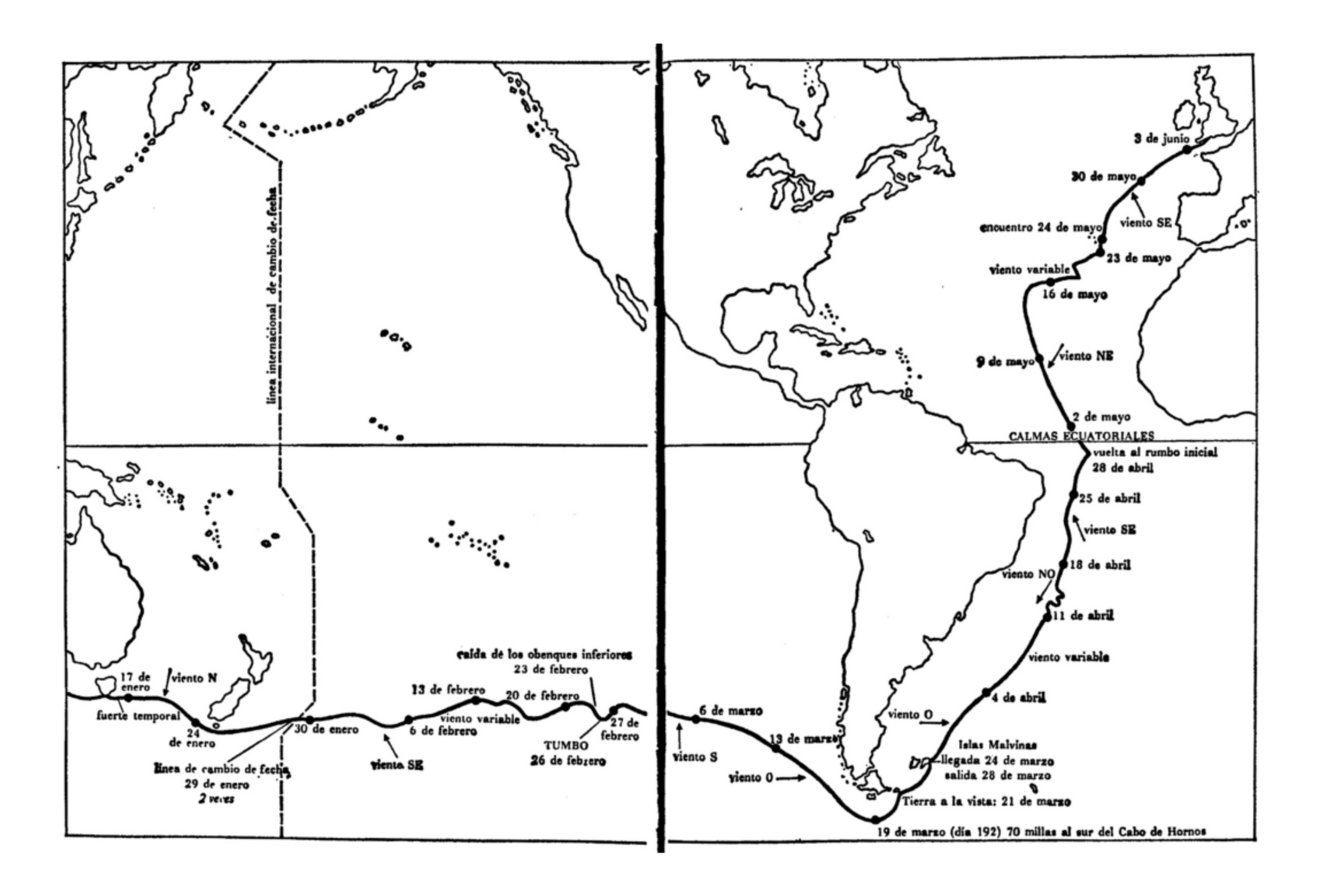
En principio habían pensado participar juntos de la última Regata Whitbread Alrededor del Mundo, en el *Great Britain II*, pero luego una combinación de circunstancias —no quiero estropear el relato revelando la fascinante historia que estáis a punto de leer—

permitió a Naomí iniciar su travesía en solitario. Le prestamos nuestro velero *Spirit of Cutty Sark*, que fue rebautizado con el nombre de *Express Crusader*. Yo había comprado el barco un par de años antes y sabía que era resistente, capaz de soportar los rigores de los mares del sur.

Hubo quien se mofó. Entre los veteranos corrieron, inevitablemente, frases como «peligrosamente temeraria» y «no tiene la menor posibilidad». Pero Chichester, Rose y otros habían soportado comentarios similares y los habían descartado, acertadamente, como la menos importante de sus preocupaciones. Por fortuna, algunos se dejaron arrastrar por la magnitud aventurera del proyecto, y Naomí es la primera en atribuir el mérito al pequeño ejército de personas que le proporcionaron ayuda y estímulo. Si una larga travesía en solitario ha de tener éxito, debe estar precedida por un consagrado trabajo en equipo y Naomí, en este sentido, fue más que afortunada. Amigos, parientes, empresas, entusiastas… todos ofrecieron su tiempo, sus energías, sus consejos. Estoy seguro de que en los «días bajos», cuando se instala realmente la depresión, cuando las condiciones son adversas y el velero da un paso adelante y dos atrás, lo que permitió a Naomí proseguir en su empeño fue la idea de su compra miso con los que la esperaban.

El relato que sigue narra una travesía marítima épica. No se cumplió en nombre de la liberación de la mujer ni para demostrar que una mujer puede hacer mejor todo lo que sabe hacer un hombre. Naomí la emprendió por esa indefinible razón que mueve a los seres humanos a escalar montañas, a volar en los cielos y a luchar contra los elementos. Esta hazaña fue realizada por una mujer muy peculiar.


Dartmouth
salida 9 de septiembre
de 1977
llegada 8 de junio
de 1978
(272 días)
14 de septiembre
viento SO
21 de septiembre
27 de septiembre
encuentro en las
Islas Canarias
viento NE
28 de septiembre
5 de octubre
ZONA DE LAS CALMAS
ECUATORIALES
12 de octubre
cruce del Ecuador, 16 de octubre
(día 38)
viento S
19 de octubre
viento SE
26 de octubre
muerte de Boris (28 de octubre)
2 de noviembre
temporal
viento variable
9 de noviembre
16 de noviembre
viento S
Ciudad de El Cabo
llegada 19 de noviembre (día 72)
salida 22 de noviembre
29 de noviembre
ingreso en los turbulentos
mares del paralelo 40
(30 de noviembre)
viento
variable
6 de diciembre
viento
variable
13 de
diciembre
20 de
diciembre
fuerte viento O
línea internacional de cambio de fecha
27 de
diciembre
(Navidad a 1400 millas
de la civilización)
viento O
3 de enero
10 de enero
encuentro en las
Islas Maatsuyker
15 de enero
(día 129)
17 de
enero
fuerte temporal
viento N
24
de enero
línea de cambio de fecha
29 de enero
2 veces
30 de enero



línea internacional de cambio de fecha
17 de enero
viento N
fuerte temporal
24 de enero
línea de cambio de fecha
29 de enero
2 veces
30 de enero
6 de febrero
viento SE
13 de febrero
viento variable
20 de febrero
caída de los obenques inferiores
23 de febrero
TUMBO
26 de febrero
27 de febrero
6 de marzo
viento S
13 de marzo
viento O
19 de marzo (día 192) 70 millas al sur del Cabo de Hornos
Tierra a la vista: 21 de marzo
Islas Malvinas
llegada 24 de marzo
salida 28 de marzo
viento O
4 de abril
viento variable
11 de abril
viento NO
18 de abril
viento SE
25 de abril
vuelta al rumbo inicial
28 de abril
CALMAS ECUATORIALES
2 de mayo
9 de mayo
viento NE
16 de mayo
viento variable
23 de mayo
encuentro 24 de mayo
viento SE
30 de mayo
3 de junio

1

LOS VERDES PRADOS

Encogida en una esquina del asiento de popa, junto al timón, y defendida del frío con gruesas ropas de agua, observaba con fijeza cómo se desvanecía gradualmente la luz del cielo. Líneas de negras ráfagas de lluvia brotaban en el horizonte y pasaban, bajas, por encima de mi cabeza, azotando de vez en cuando al Crusader con violentas rachas de viento y agua.

En algún sitio, detrás de aquel muro de nubes, el sol se ponía, y yo escudriñaba ansiosamente el cielo en busca de un indicio de color —rojo, o al menos algún leve matiz del rosa— que me indicara que al día siguiente no habría temporal. Antes del último, la atmósfera tenía este mismo aspecto, pero el cielo era del color del cobre, un amenazante amarillo verdoso que me encogió el corazón. Desde entonces todas las noches vigilaba desde cubierta hasta que se me congelaban las manos y el rostro, sabiendo que el *Crusader* probablemente no soportaría otra borrasca con el palo averiado, ahora solo sostenido por mi improvisado aparejo. Aún tenía que recorrer más de mil millas para alcanzar el Cabo de Hornos. La sola idea de ello me estremecía. Otras dos semanas o más hasta alcanzar la seguridad de las Islas Malvinas… si la alcanzaba. Ya no pensaba en llegar, sino, sencillamente, en ir dejando pasar los días uno a uno. Me preguntaba cada vez más a menudo qué era lo que hacía yo allí. ¿Qué se había apoderado de mí para haber bajado al duro, poco amistoso y desierto Pacífico Sur…?

Mi imaginación siempre se había echado a volar con las hazañas heroicas de otros. Y de niña, cuando soñaba despierta, era en todos los casos una famosa bailarina, o pianista o exploradora que asombraba a la gente con mi pericia y osadía… Naturalmente, en realidad era una niña tímida y vergonzosa, cosa que no resultaba sorprendente, habida cuenta de que, desde mi nacimiento hasta los doce años, viví en una aislada granja lechera con mi hermano, mis

hermanas y mis padres, inmersa en los verdes prados de Hawkes Bay, en Nueva Zelanda. Rara vez veíamos gente, salvo a nuestros dos maestros y en ocasión de la visita anual a la ciudad más cercana. Incluso entonces era muy difícil persuadirnos, a los niños, de que abandonáramos la seguridad del coche y nos enfrentáramos con la temible multitud de extraños de la ciudad, que no tenían ninguna relación con las simpáticas gentes de nuestros sueños y de los cuentos de la hora de acostarse.

A pesar del escaso contacto con el mundo exterior, nuestra vida en la granja tenía ventajas que lo compensaban con creces. Contábamos con kilómetros y kilómetros de campo para explorar y podíamos vagar todo el día en medio de praderas, ríos y matorrales, sin sufrir más que un desgarrón en la ropa o un rasguño en las rodillas. De los cuatro, era a mí a quien más le gustaba errar sin propósito fijo y con frecuencia me perdía. Creo que heredé de mi padre —miembro de la familia irlandesa Power, que había marchado de County Waterford a los dieciséis años para buscar trabajo en Nueva Zelanda— la pasión de viajar. No obstante, mi padre no tuvo ninguna relación con la navegación, de modo que no se le puede responsabilizar de haberme inculcado el encanto del mar; de hecho, ningún miembro de ninguna de las ramas de la familia se hizo a la mar más que cualquier navegante de fin de semana… para no hablar de un almirante o un capitán. Todos éramos marineros de agua dulce y nuestra principal actividad deportiva consistía en cabalgar.

Cuando empezamos a caminar también aprendimos a montar… habitualmente a pelo y con potrillos «heredados». En aquellos tiempos no sobraba el dinero en la granja y no podíamos permitirnos el lujo de tener el tipo de bestias ni de arreos con que contaban algunos de nuestros vecinos más pudientes. Pero lo que nos faltaba en arreos nos sobraba en tenacidad y no había exhibición ni partida de caza que no contase con todo un contingente de Power… que no siempre hacían lo que correspondía, pero lo hacían con entusiasmo. No había tiempo para otros deportes, aunque una vez construimos un bote. Lamentablemente, el lugar donde lo armamos se encontraba a ochocientos metros de las aguas más cercanas —un estanque de patos— y, cuando llegó el momento de arrastrar la enorme estructura hasta el borde del agua,

nuestro interés por la navegación había disminuido. Sin embargo lo botamos, y de inmediato se hundió, llevándose consigo el poco interés que nos quedaba.

Los libros eran muy importantes para nosotros y, por la noche, leer era nuestro pasatiempo favorito. Nuestros padres eran cultos, de modo que siempre teníamos a nuestra disposición una amplia selección literaria. «Vivíamos» nuestros libros y, para nosotros, sus personajes eran reales. Contrastaban tanto con la gente de nuestro pequeño mundo que su atractivo era inconmensurable y no podía ser menguado con la influencia de la televisión, ya que la caja boba todavía no había llegado a Nueva Zelanda. Igual que todos los niños, representábamos a aquellos personajes históricos o de ficción en nuestros juegos. Sin represión por parte de nuestros padres ni del medio ambiente, esos juegos se volvieron desenfrenadamente desínhibidos. En ocasiones los vecinos comentaban que los pequeños Power se comportaban como indios salvajes, pero mi madre solía responder que aquello no era dañino.

Solo recuerdo una visita a la playa mientras éramos niños, ocasión en que me acalambré por intentar nadar inmediatamente después de comer. Mi hermano Brendan también tuvo que ser rescatado del agua por los pies, a causa de una impaciencia similar a la mía. Finalmente aprendí a nadar por mi cuenta, en una playa de Yugoslavia, cuando ya tenía veintitrés años.

Entre los cinco y los doce años asistí a una pequeña escuela local junto con mi hermano y mis dos hermanas. Con astucia infantil y una dulce sonrisa logré evitar cosas serias, como las sumas y el aprendizaje de la ortografía, mientras dedicaba dichosamente todo mi tiempo a jugar y a soñar despierta.

En el momento oportuno enviaron a Fiona y Juliet, mis hermanas mayores, a un internado católico. Enseguida echaron de menos la vida en la granja y se sintieron muy desdichadas. Yo aguardaba, inquieta, el mismo destino; pero afortunadamente mis padres decidieron mudarse a una granja más grande situada en otro distrito. En lugar del internado me correspondió la escuela local, donde sufrí el impacto de que me sentaran sola en un pupitre con la esperanza de que hiciera algo: a mis doce años, era demasiado tarde para empezar. Quizá nunca habría sido una auténtica estudiosa, pero ahora sé que entonces solo podía aplicarme a los temas que me

interesaban… que no eran muchos. Aunque el traslado a la bahía de Plenty nos puso más en contacto con la gente, seguimos siendo tímidos y pasábamos todo nuestro tiempo libre en casa.

A los trece años me regalaron mi primer caballo, una yegua que «heredé» de Juliet. Estaba recién domada y era tan mala como un potro cimarrón. Varias veces había echado al suelo a Juliet y esta, sensatamente, no quiso tener más tratos con ella. Yo no pude resistir a la oportunidad de tener un caballo propio, por malévolo que fuera, y forcejeamos todos los días durante un año entero. Pronto establecimos una relación operativa: la yegua me arrojaba al suelo y, después de haberlo hecho, me permitía que la montara. Descubrí un obstinado rasgo de mi carácter. Había decidido montarla diariamente y comprendí que mi única razón para renunciar a ello podía ser la cobardía; tontamente, me empeñé en no ser cobarde.

En la escuela era una solitaria. No contaba ni con una sola amiga y pasaba la mayor parte de mi tiempo libre en la biblioteca. Tampoco me gustaba que me vieran sola, ya que eso me hacía pensar que llamaba la atención, pero no parecía capaz de hacer amistades en un grupo.

Iba a una escuela para niñas en Rotorua. También estudiaban allí Fiona y Juliet, pero la escuela era tan inmensa que apenas las veía. A medida que pasaba el tiempo se descubrió con cierto asombro que Fiona y Juliet eran mis hermanas. Obviamente, las maestras se preguntaban cómo era posible que una misma familia pudiera producir tal variedad de temperamentos y de capacidades para los estudios. En la escuela me aburría y no ponía ningún interés; pasaba casi todo el tiempo soñando despierta. Mis calificaciones fueron cada vez peores y mi madre, exasperada, sugirió que abandonara los estudios y me convirtiera en aprendiza de la peluquería del lugar. A mí me daba lo mismo, pero cuando se acercaron los exámenes de finales de curso y me vi enfrentada a la sorpresa del fracaso, abandoné la escuela e inicié un aprendizaje que me llevó cuatro años y medio.

Cuando llegué a la adolescencia empecé a pasar cada vez más tiempo junto al arroyuelo de la granja, pescando o contemplando las ondas del agua, sumida en mis pensamientos. Me encantaba estar a la intemperie los días tormentosos, cuando el viento ululaba

entre los árboles y la lluvia empapaba los valles. Me fascinaban los elementos desencadenados y creía que esto se debía a que no eran controlados por el hombre; pero era más probable que se debiese a la excesiva dosis de literatura romántica que yo padecía.

El trabajo me agradaba. Siempre había tenido algo de artista y me gustaba fabricar cosas con las manos. El estar rodeada de mujeres no era ningún premio para mí, pero me curó de mi timidez provinciana y me proporcionó un perdurable disgusto por la chismografía y las murmuraciones. Descubrí que no podía interesarme por las inacabables charlas domésticas con respecto a lo que hacían las vecinas y a lo que cocinarían para la cena. Era mucho lo que quería aprender acerca de la gente, de lo que la llevaba a triunfar y de lo que hacía girar al mundo, pero muy pocas de las mujeres que conocí parecían interesadas por estos temas. Tuve que volcarme en los libros y tratar de descubrirlo a través de otros. A los diecisiete años comprendí, repentinamente, lo idiota que había sido al abandonar la escuela sin ninguna aptitud. Me avergoncé de mi supuesta estupidez y decidí que intentaría rectificar la situación. Asistí a clases nocturnas tres veces por semana y en un año aprobé los grados elementales de arte y diseño.

Al año siguiente empecé a estudiar alemán. Mi trabajo se había vuelto aburrido y decidí que quería viajar. Austria me interesaba, porque sintetizaba la diferencia entre la nueva cultura de Nueva Zelanda y la vieja cultura europea. A semejanza de la mayoría de los jóvenes, atravesé etapas de disgusto por el orden establecido; mis excompañeras de clase se casaban y tenían hijos: yo no me veía haciendo lo mismo. Quería algo diferente. Ignoraba qué, pero tenía que existir algo distinto.

Durante los tres años siguientes, hasta que cumplí los veintiuno, me dediqué a ahorrar para el viaje al extranjero que me había propuesto. Juliet también había decidido salir del país, de modo que planificamos viajar juntas. Durante dicho período no salí muy a menudo y pasé mucho tiempo en casa, en la confección de jardincitos de rocalla.

Cuando no trasladaba montones de piedras pasaba el día entero cabalgando. Ya teníamos televisión, pero no me gustaba mucho: las noches eran para leer. Me sobraba tiempo y había muchas cosas que

podría haber hecho pero, desde que decidí irme, no quería comprometerme en nada que pudiera atarme. El futuro estaba en blanco. Tenía la sensación de que iba a medir mis pasos hacia él y esa sensación era muy interesante. De algo estaba plenamente segura: quería detentar el control de mí propio futuro; quería escoger, no aceptar.

Juliet y yo nos fuimos de Nueva Zelanda el 31 de diciembre de 1970. Decidimos pasar algunos meses en Inglaterra antes de atrevemos a ir a un país «extranjero». La travesía en barco duró casi cinco semanas y estuve mareada los tres primeros días de viaje… comprensiblemente, pensé, mientras atravesábamos la cola de un ciclón. En cuanto me recuperé disfruté inmensamente de la vida de a bordo; aprendí a jugar al ajedrez y al *bridge*, a gozar de la comida griega y a recorrer los muchos kilómetros de oscilantes pasillos y, en cierto modo, a contar con mi destino planificado de antemano.

Llegamos a Inglaterra, tomamos el tren de enlace con Londres y finalmente nos instalamos en un piso, en Richmond, donde permanecimos diez meses. Conseguí trabajo como peluquera, pero pronto lo abandoné y probé suerte como camarera, algo divertido pero no muy lucrativo, aunque, comparativamente, el trabajo me ocupaba muy poco tiempo y muy pocos pensamientos; estaba obsesionada por cuestiones más acuciantes y personales, tales como meditar sobre lo que haría con mi vida. Indudablemente, trabajar y vivir en Londres no era la respuesta: para eso, lo mismo me habría dado quedarme en casa. Durante el viaje, Juliet y yo hicimos amistades que fueron a vivir en las cercanías de nuestro piso y, por primera vez en mi vida, el trato social perturbó completamente mi sentido de la independencia y mi fuerza de voluntad. Me sentía incapaz de resolver nada por mi cuenta, sensación que me disgustaba profundamente. Me desalentó descubrir que no tenía opiniones propias en ningún tema que importara y que corría el riesgo de aceptar sin reservas las de mis amigos. Me sentía inmadura e ingenua y cada vez tenía más temor a expresar opiniones que no eran mías y de las cuales no estaba convencida. Después de diez meses, nuestro pequeño grupo comenzó a dispersarse y entonces resolví trasladarme a Austria, tal como vagamente había proyectado.

Juliet tenía pensado ir a Alemania, pero en el último momento

descubrió que le molestaría el ruido de la ciudad industrial en la que iba a dar clases y decidió acompañarme a Austria. Viajamos a la región montañosa del Tirol, donde abrigábamos la esperanza de conseguir trabajo en una estación de esquí. Juliet no sabía hablar alemán y yo conocía muy poco el idioma, de modo que las posibilidades de abrirnos paso en alguna tarea complicada parecían muy remotas y tendríamos que conformarnos con cualquier cosa. Terminamos como camareras, ocupación que me disgustaba, sobre todo porque nunca teníamos tiempo de esquiar y aquel había sido nuestro principal propósito al dirigirnos allí. Después de un mes caí enferma y, cuando me sentí bien, descubrí que la nieve y los turistas habían desaparecido. No necesitaban camareras en una estación de esquí sin nieve y sin turistas, de modo que tuvimos que marcharnos.

Me instalé con unos amigos en Francia, para recuperar la salud y dar el próximo paso decisivo. Con solo dieciséis libras esterlinas en el bolsillo cogí el tren para Viena. Sería la primera vez en mi vida que estaría realmente a solas… sola sin mi familia y mis amigos.

Enseguida conseguí trabajo en una peluquería, tarea que parecía ser la única que podía realizar, ya que mi conocimiento del alemán era muy pobre. Pero en cuanto empecé a comprender lo suficiente el idioma retornaron los viejos sentimientos de frustración; aquella gente no solo hablaba otro idioma: sus actitudes e intereses también me eran ajenos. ¿Las murmuraciones sobre los demás eran el único tema de conversación de la gente? ¿Dónde estaban los personajes de mis libros, dónde la aventura, el peligro, el significado de la existencia? Empezó a parecerme que aquel no era el lugar conveniente para encontrarlos.

Hasta que Juliet se reunió conmigo seis semanas más tarde, apenas pronuncié una palabra, y nunca en inglés. No me sorprendió descubrir que ahora era casi incoherente. Al principio resultó una dificultad no conocer el idioma, pero me gustaba la sensación de estar sola en medio de una muchedumbre. Me agradaba sentirme apartada de la gente y de sus preocupaciones; en realidad, descubrí que prefería no conocer a nadie. Traté de analizar las razones de mi actitud y llegué a la conclusión de que, aparte del desencanto ante las murmuraciones, tenía que existir en mí un elemento de escapismo. No sabía relacionarme bien con la gente y detestaba conocerla de manera fortuita: me sentía tímida y nunca sabía qué

decir. Adopté la costumbre de no mirar a la gente a la cara cuando caminaba por la calle, y siempre dirigía la vista a los escaparates… con gran asombro de Juliet, que varias veces me vio pasar a su lado sin que notara su presencia.

No obstante, resolví que ese aislamiento no podía durar eternamente y por fin me dispuse a conocer a algunas personas. Empecé a asistir a clases nocturnas de alemán en la universidad. Como resultado de ello descubrí que me gustaban los idiomas y que quería aprender bien el alemán.

Con la intención de descubrir algo que realmente quisiera hacer, también tomé clases de pintura y de modelado en barro. Pasaba las horas libres leyendo en mi habitación o caminando por las callejuelas y callejones de Viena. Me gustaba escuchar los acordes musicales que surgían de pequeños patios ocultos detrás de los muros de los jardines o contemplar los copos de nieve que flotaban más allá de los cálidos escaparates de unas tiendas que parecían haber estado siempre allí. Me encantaba andar por las callejuelas empedradas, en las que multitudes de figuras talladas y animales curiosos asomaban desde lo alto de las puertas y por debajo de los aleros.

Visité prácticamente todas las iglesias de la ciudad… una extraña ocupación para una atea. Aunque las convicciones religiosas de mi niñez se habían disuelto lentamente a través de los años, me gustaban las iglesias y rara vez pasaba junto a una sin asomarme para ver cómo era por dentro. Los oscuros interiores eran extraños y acechantes, y despertaban en mí viejos recuerdos de los tiempos en que solíamos ir a una minúscula iglesia maorí en una aldea vecina. Los rincones se perdían en la oscuridad y yo siempre me preguntaba si saldrían ángeles o demonios por las paredes.

Pasaba largas horas en los cafés vieneses, observando a menudas ancianas que prolongaban fervorosamente el café y el vaso de agua, cómo celebrando un rito que yo suponía habían alimentado durante años. Aquello me produjo una extraña sensación de desesperación al imaginarme a mí misma en esa actitud en años venideros. Este mórbido pensamiento ocupó mi mente constantemente y, sin embargo, nunca logré vislumbrar una solución para él. A principios del verano de 1973 comprendí que ya estaba harta de aquello. Renuncié a mi empleo y compré una bicicleta. Había comprendido

que la mejor manera de observar atentamente las cosas era andando; pero, como llevar mis pertenencias en la espalda me resultaba sumamente molesto decidí comprar una bicicleta. No obstante, titubeé ante la idea de subir a aquellas montañas austriacas, de modo que opté por una bicicleta con un pequeño motor en la parte de atrás.

Salí de Viena y me dirigí a las colinas que rodean la ciudad. En una pequeña mochila llevaba unos tejanos, un jersey y algunos libros en rústica. Elegí los caminos más pequeños que pude encontrar, algunos de ellos tan pequeños que en ocasiones iba a parar al patio trasero de una granja y tenía que retroceder a toda prisa. La bicicleta era estupenda: lo suficientemente liviana para avanzar en terreno llano y con un motor lo bastante potente para llevarme colina arriba. Después de unos días en terreno casi llano consideré que estaba preparada para la gran aventura y me dirigí al Grossglockner, el puerto de montaña más elevado de Austria.

Aún había nieve en las montañas y hacía mucho frío. Mi paso provocaba las risas y los saludos de los automovilistas que iban sentados en sus humeantes coches, porque pasaba ante ellos pedaleando; pero, al llegar a la cima, tenía que usar el motor y al mismo tiempo pedalear violentamente en contra de los fuertes vientos hasta que llegaba al extremo y volvía a orientarme hacia el calor. Dormía en casas de huéspedes; después de soportar una noche en un albergue juvenil lleno de chicas alemanas que se reían entre dientes y roncaban, resolví que las noches pacíficas bien merecían el precio que había que pagar. Los días eran tranquilos y apasionantes. No hablaba con nadie, excepto para pedir una habitación y comida, y veía muy pocos coches. Siempre logré evitar los alarmantes sujetos sobre los que me habían prevenido y, diez días después de la partida, crucé la frontera alemana y me encontré con unos amigos de Viena. Cargamos la bicicleta en el coche y pasé el mes siguiente en Suiza.

En septiembre estaba en Grecia. Hasta que, harta ya de vida ociosa y soleada, empecé a meditar sobre mi próxima andanza. Se me estaba agotando el dinero, pero me había jurado que jamás volvería a una peluquería, por lo que tenía que pensar en otra ocupación. Me habían hablado de una escuela de Londres que impartía cursos de preparación para la enseñanza de idiomas

extranjeros, de modo que solicité una vacante. La falta de títulos tendría que haberme disuadido, pero ya me había dado cuenta de que en Europa es posible encontrar trabajos sorprendentes si una se vanagloria en las etapas preliminares. Lamentablemente, todas las plazas estaban cubiertas hasta febrero.

Al volver a Viena tenía los bolsillos prácticamente vacíos y, en un impulso, telefoneé a la directora de la *Berlitz Language School*, donde trabajaba Juliet. Aquella me concedió una entrevista, pero antes de abordar el peligroso tema de los títulos le hice saber que Juliet era mi hermana. Fue suficiente para que me abriera las puertas de la escuela. Afortunadamente había escasez de profesores. Después de un mes de capacitación me encontré frente a mis alumnos, no mucho más asustados que yo. No obstante, me acostumbré a dar clases a adultos más preparados que yo misma y, cuando era evidente que los alumnos sabían más acerca de algún tema, rápidamente modificaba el rumbo y empezaba a hablar de expresiones idiomáticas. Mi punto débil era la ortografía y siempre evité cuidadosamente escribir en la pizarra.

Mi tarea era interesante, pero poco a poco llegué a comprender que en una ciudad nunca encontraría lo que deseaba. Sabía claramente cuál era la vida que no quería llevar, pero todavía me faltaba descubrir cuál era la que quería. Otra vez me dispuse a partir en mi bicicleta.

En junio de 1975 salí de Viena por última vez, pedaleando. Era hermoso estar otra vez al aire libre, con todas las ligaduras cortadas y sin ningún motivo de preocupación. Me encantaba cubrir terreno y, aunque solo hiciera ochenta kilómetros diarios, experimentaba una agradable sensación de triunfo.

Mientras viajaba dejaba correr mis pensamientos; me concedí conscientemente mucho tiempo para decidir a dónde iría y qué haría; me sentía dichosa y estaba segura de que acertaba al desafiar el destino, en lugar de aguardar a que apareciera algo.

A medida que pasaban las semanas, pedaleando a través de Austria, de Suiza y, por último, de Francia, sentí que, gradualmente, se operaba un cambio en mi interior. Aquella era una forma de vida tranquila, sin nada más emocionante que tener que eludir un chaparrón ocasional o buscar un taller en el que me repararan la bicicleta. Pero también era un antídoto ideal, después de cuatro

años en la ciudad, y me permitió alcanzar alguna comprensión acerca de mí misma: adoraba la vida al aire libre y me gustaban los animales. En consecuencia resolví volver a Inglaterra y buscar la posibilidad de trabajar con animales en un zoológico o incluso en una reserva de la fauna natural.

Escribí a mis padres para informarles de mis planes, envié la bicicleta a Juliet que seguía en Viena y me encaminé a Saint Malo, donde podía coger el *ferry* y, tal vez, detenerme de paso en el zoológico de Jersey. Mientras buscaba la oficina para comprar el pasaje, un descarado joven francés, al darse cuenta de que me había perdido, se ofreció a guiarme. Caminábamos juntos por el muelle cuando de pronto una muchacha asomó la cabeza desde uno de los veleros amarrados, miró casualmente en nuestra dirección y preguntó:

—¿Alguien quiere café?

Reí y seguí mi camino, ya que evidentemente la chica se había dirigido a la tripulación de su barco, pero el francés tuvo el tupé de responder:

—Sí, dos por favor.

Para mi gran sorpresa, la muchacha insistió en que subiéramos a bordo y así conocí el famoso velero *British Steel*, que había dado la vuelta al mundo.

La chica resultó ser una neozelandesa que viajaba con su marido y me intrigó oírle decir que pertenecían a un grupo que había alquilado el velero de Chay Blyth y que, junto con el patrón del barco, habían cruzado el Canal de la Mancha desde Inglaterra. Le hice montones de preguntas acerca del velero y de Chay Blyth, ya que recordaba vagamente haber oído hablar de ellos en el pasado. Me enteré de que aquel hombre había dado la vuelta al mundo, solo y sin escalas en el *British Steel*, por el difícil rumbo de este a oeste, en contra de los vientos y corrientes favorables. Me resultaba difícil creerlo. Quería saber más y la chica me sugirió que bajara y hablara con el patrón que, según me dijo, acababa de despertar porque había pasado la noche entera al timón. El francés se fue y yo bajé al encuentro de Rob James.

2

LA COYUNTURA CRITICA

Rob era un pelirrojo —su cabello estaba desteñido por el sol— de hermosos ojos azules y nariz muy bronceada. Me gustó instantáneamente. Conversamos un rato y me invitó a almorzar con ellos: arenque ahumado y judías. Yo lo pasaba bien y no tenía prisa por coger el *ferry*, de modo que me quedé y escuché historias fascinantes. Rob me habló de su vida de navegante, de lo que había hecho y de lo que pensaba hacer en el futuro. Conversamos toda la tarde y hasta bien entrada la noche: ni una manada de caballos salvajes podría haberme arrancado de allí. En lugar de buscar una habitación para pasar la noche, dormí en el compartimiento de proa del barco, con una de las chicas. Entonces ya sabía que para mí todo había cambiado. A las seis de la mañana, Rob desatracó el *British Steel* del muelle para zarpar rumbo a Inglaterra, a donde yo llegaría por *ferry*. Quedamos en volver a encontrarnos en Weymouth.

Cuando bajé del *ferry*, Rob me estaba esperando. Yo no tenía planes definidos y acepté su invitación de ir con él a casa de sus padres, en Andover. El domingo siguiente me contrató como marinero de cubierta y cocinera del próximo viaje del *British Steel*. El título del cargo era ambicioso, dado que yo no podía distinguir la parte anterior de una embarcación de la posterior y, para colmo, no sabía cocinar.

En mi primer viaje me paralizaron los mareos y podría haber muerto alegremente; en las ocasiones siguientes no me sentí mucho mejor. Reconocer los cabos me resultaba tan confuso como aprender un idioma extranjero y jamás lo habría logrado si Rob no hubiera estado a mi lado. Me permitía quedarme en cubierta si el mar estaba encrespado y se ocupaba personalmente de la comida. Me sorprendía la paciencia de Rob para explicar las mismas cosas

una y otra vez a cada nueva tripulación contratada y la repetición era para mí un buen aprendizaje.

Navegábamos los días hábiles y pasábamos los fines de semana en Andover. En aquella época conocí a Chay Blyth y a su esposa, Maureen. Supe que Chay pensaba inscribir el *British Steel* en la Regata del Triángulo Atlántico, con una tripulación contratada y Rob como patrón, lo que significaba que estaría fuera seis meses. Yo también deseaba participar en el viaje, pero tendría que haberme pagado el pasaje… lo cual representaba demasiado dinero para que cualquiera de los dos lo reuniera o lo pidiera prestado si tenía sentido de la realidad. De todos modos, aquella era una buena oportunidad para volver a Nueva Zelanda a visitar a mi familia.

Concluimos los viajes de verano a mediados del mes de septiembre anterior a la carrera. El 7 de octubre dije un adiós muy descorazonador. Aquel día todo me parecía mal y temía a la idea de los seis meses siguientes sin Rob. Además, me había acostumbrado a hacer lo que quería y no me gustaba nada haberme visto frustrada en mi deseo de navegar con él en aquel viaje. Sin embargo, tenía que ver el lado bueno de las cosas y tener que volver a Nueva Zelanda para ver a mis padres no era exactamente una desgracia: hacía cinco años que había salido de mi país. Adaptarme a la situación me llevó unos días, pero después me entusiasmó la idea de visitar mis sitios predilectos y de volver a ver a mi viejo perro *Tally*.

Mi padre me envió un pasaje, ya que prácticamente yo no tenía dinero y llegué a Auckland cinco días después de la partida de Rob en su regata. Mis padres fueron a recibirme y fue maravilloso volver a verlos.

Había pensado ganar dinero durante los seis meses de permanencia en Nueva Zelanda, para poder pagar el pasaje de retorno a Inglaterra. Afortunadamente acababa de comenzar la esquila y mi hermano Brendan me ofreció un puesto de «lanera» en su cuadrilla de esquiladores. La tarea consistía en arrojar los vellones sobre una tabla, clasificar la lana, desocupar la tabla y así sucesivamente. Era duro andar de un lado para otro todo el día pero exigía muy poca atención. Los turnos de dos horas me resultaron largos y tediosos, sin nada que observar ni en qué pensar, excepto en los poco agradables vellones de lana que me cubrían de grasa.

Para pasar el tiempo, volví a mi antigua costumbre de soñar despierta. Pensaba en Rob, en la navegación y en lo prometedor que parecía el futuro. Entonces recordé un artículo que había leído en una revista, referente a una joven francesa que intentaría dar sola la vuelta al mundo en un barco de vela. En el camino haría escala en varios puertos. Completar el viaje le llevaría tres años. Traté de imaginar cómo sería navegar sola durante tanto tiempo y en cuanto eché a rodar mis pensamientos empecé a fantasear. ¿Qué sentiría al decirme a mí misma «he dado la vuelta al mundo sola»? Comencé a contemplar la posibilidad de ello y un rato después la idea me parecía exultante, aunque también me ponía muy nerviosa.

Decidí investigar más. Ya había leído el libro *La travesía imposible*, de Chay Blyth y pedí prestadas en la biblioteca obras de famosos navegantes solitarios: sir Francis Chichester, Robin Knox-Johnson, David Lewis y otros. Cuanto más leía y más detalles conocía, la idea me parecía más factible. Pero algo que me inquietaba —en realidad me aterraba— era la idea de caer por la borda. Cada vez que lo pensaba se me ponían los pelos de punta. De pronto me asaltaba la mente la imagen de que me encontraba sola en medio del océano y de que la embarcación se alejaba de mí. Aquellos hombres debían de estar hechos de un material más resistente que yo si habían navegado durante meses con esa horrible sensación.

Echaba de menos a Rob pero me obligué a tomármelo con filosofía y recordé el antiguo dicho: «La ausencia aumenta el cariño». Afortunadamente, en casa tenía que hacer muchas cosas interesantes que me mantenían ocupada. Por ejemplo, un caballo joven —solo era un potro cuando lo había dejado cinco años atrás— necesitaba ser domado. El proceso fue lento, pero muy gratificante, porque tuve la oportunidad de cabalgar por los cañones, los senderos de tierra y los rincones más alejados de la granja.

En Rotorua quedaban muy pocos de mis conocidos y no intenté hacer nuevas amistades, dado que estaba resuelta a volver a Inglaterra. Aguardé ansiosa noticias de Rob, pero él solo podía escribirme desde las escalas intermedias de la regata, Ciudad del Cabo y Río de Janeiro. Cuando por fin llegó a Sudáfrica, intercambiamos telegramas y luego cartas. A partir de entonces la espera no me pareció tan larga.

Sospecho que mi familia abrigaba la esperanza de que me quedara en Nueva Zelanda, pero cuando empezó el intercambio de telegramas debieron de comprender que yo tenía muy buenas razones para marcharme. Había mencionado muy poco a Rob y no había dicho nada acerca de mi idea de navegar alrededor del mundo. No quería hablar de planes mientras yo misma no estuviera plenamente segura. Sabía que quería pasar el resto de mi vida con Rob, pero en realidad tampoco nosotros habíamos hablado de eso todavía y el tema tendría que esperar a que terminara la regata.

También sería el momento de hablarle de mi plan aún no decidido de dar sola la vuelta al mundo, aunque instintivamente sabía que cuando abordara el tema estaría auténticamente comprometida conmigo misma y si tuviera que retroceder sería una capitulación con la que me resultaría imposible vivir. Aquello iniciado en mi infancia —pequeñas osadías, como cruzar un puente por abajo, colgada de los soportes, o montar todos los días un potrillo sabiendo que me desmontaría— se había transformado en un código de ética personal que, a la manera de los creyentes religiosos más acérrimos, yo sabía que debía seguir, porque, si no lograba hacerlo, perdería la confianza en mí misma.

Había logrado reunir el dinero suficiente para mi billete de retorno (con un fuerte préstamo de mis cariñosos padres) y a finales de marzo de 1976 volví en avión a Inglaterra. Habíamos previsto que me quedaría con los padres de Rob hasta la llegada del *British Steel*, aunque corrían rumores de que el velero haría escala en las Azores para ser reparado, lo que significaría algunos días de demora.

Mientras estaba en Andover y contaba los días encontré la respuesta a mi temor de caer por la borda. La madre de Rob y yo íbamos un día en coche cuando, repentinamente, apareció un gato, el auto frenó y el cinturón de seguridad me contuvo. Instantáneamente pensé: ¿por qué no puede adaptarse algo semejante para una embarcación? Naturalmente, los navegantes usan sujeciones de seguridad y nosotros las habíamos utilizado en el *British Steel* cuando hacía mal tiempo, pero coartaban los movimientos si se usaban permanentemente y en realidad yo no quería tener que utilizarlas todo el tiempo durante mi proyectada travesía en solitario. ¡Si pudiera emplearse algo semejante a

aquello, algo que me permitiera moverme libremente pero que me sujetara si estuviese a punto de caer, sería maravilloso! (Más adelante me explicaron pacientemente que el principio del cinturón de seguridad de los coches no puede aplicarse a una embarcación. Pero eso fue más tarde; entretanto, había descubierto el antídoto para mi bloqueo mental y fue precisamente en ese momento cuando, finalmente, tomé la decisión de intentar la navegación en solitario alrededor del mundo).

Por último, con una semana de atraso, Rob consiguió comunicarnos (por radioteléfono) que estaban subiendo el Canal de la Mancha, a pocas millas de la línea de meta en Gosport. Su padre y yo bajamos a Solent en el coche y llegamos justo a tiempo para ver el *British Steel*, a las primeras luces del alba, con el balón izado, más allá de la playa de Solent. Era una visión espectacular. Rob me pareció aún mejor cuando lo vi una hora más tarde mientras atracaban de costado. Sonreía de oreja a oreja y cuando le pregunté por qué, me contestó que había olvidado por completo mi imagen. Cuando la recordó, se disculpó por no haberse llevado fotos mías y sugirió que nos casáramos de inmediato. ¡Acepté!

Los padres de Rob recibieron encantados la noticia y se ofrecieron a ocuparse de todo ya que los míos no podrían asistir. Nos casamos seis semanas después, a finales de mayo, y con auténtico espíritu náutico nuestros amigos y parientes cantaron: «Por los que corren peligro en la mar». Muy acertado, pensé, ya que el día anterior Rob se había quedado atascado al otro lado del canal a causa de una inminente borrasca y yo pensaba que tendría que asistir sola a la ceremonia de la boda. Llegó a tiempo, por supuesto. Pasamos parte de nuestra luna de miel en Plymouth, observando la partida de las embarcaciones que participarían en la OSTAR (Regata Transatlántica en Solitario, del *Observer*).

Durante mi estancia en Nueva Zelanda, Chay había comprado otro barco, el *Spirit of Cutty Sark*; era un famoso velero que había participado en la OSTAR de 1968, a cargo de Leslie Williams. Chay lo había hecho poner a punto y empezamos a usarlo en viajes fletados a Francia. Yo viajaba en mi puesto habitual y llegó a gustarme intensamente. No obstante, entonces ignoraba cuánto afecto llegaría a sentir por el *Spirit of Cutty Sark*.

Volver a estar con Rob en el mar me daba la sensación que

proporciona a otras personas sentarse con amigos íntimos alrededor del fuego. Estábamos relajados y absolutamente cómodos. Una noche, mientras Rob se encontraba al timón, le llevé café y por fin le mencioné mi idea. Al principio se mostró evasivo, pero después de un rato de conversación comprendió que ya lo tenía decidido. Juzgó que yo no sabía en qué me metía de modo que le expliqué todo lo que había pensado en Nueva Zelanda y dejé que extrajera sus propias conclusiones. Para mí era muy importante que Rob no tuviera reservas, porque yo no lo intentaría si él no estaba plenamente de acuerdo.

No tenía por qué preocuparme. Le pareció una excelente idea y, exaltados, empezamos a planear la forma de encontrar un velero y un patrocinador. Los directores de la empresa de Chay celebraron una reunión pocos días después y Rob planteó la cuestión del patrocinio. Chay y su agente, Terry Bond, tenían mucha experiencia en este campo y se entusiasmaron con el proyecto. Consideraron que encontrar un patrocinador no plantearía demasiados problemas, ya que sería la primera vez que una mujer intentaba dar la vuelta al mundo en un velero, sola y sin escalas. Para sumar interés a la aventura, yo tenía la intención de zarpar de Inglaterra aproximadamente dos semanas antes que la flota de veleros que participarían en la Regata Whitbread Alrededor del Mundo, que haría la travesía en cuatro etapas, con escalas en Ciudad del Cabo, Auckland y Río. Si yo no hacía ninguna escala, lograría darles alcance, ya que ellos pasarían un mes en cada puerto. En ese caso yo estaría de vuelta en Inglaterra pocas semanas después que la flota. La idea me atraía, porque, en lugar de quedar atrás y preocupada, en cierto sentido estaría con Rob, ya que él participaría en la regata como patrón del *Great Britain II*, el queche de Chay, de 23,5 metros.

Pero a pesar de su optimismo, durante los seis meses siguientes no apareció ningún patrocinador que aceptara nuestra invitación. Aparentemente nadie estaba dispuesto a invertir 60 000 libras esterlinas (la cantidad necesaria para comprar y preparar un barco apropiado) en un proyecto que involucraba a una mujer que con anterioridad nunca había navegado sola. Compré un par de vestidos deslumbrantes para impresionar a los patrocinadores en perspectiva, en caso de que alguno decidiera entrevistarme. Pasaba

el tiempo, pero yo no perdía la esperanza de ponerlo todo en marcha.

El día de Navidad, mientras estábamos en Andover, recibimos la noticia de que el *British Steel* (con un patrón suplente) había encallado en las Islas Canarias. No había víctimas, pero las pérdidas —incluidas las de tiempo— de la nave alquilada desequilibrarían todo el programa estival. Chay decidió enviar el *Spirit of Cutty Sark* como sustituto. Así fue como, mediado el invierno, al cruzar el Golfo de Vizcaya, soportaría las peores experiencias atmosféricas que había conocido hasta aquel momento, cuando acompañé a Rob y su tripulación hasta Lanzarote. Habíamos salido de Dartmouth y navegado cien millas cuando nos vimos obligados a volver en busca de refugio: nunca había visto un tiempo tan horrible. Varios días más tarde volvimos a intentarlo y logramos llegar a la costa francesa; tuvimos que detenernos en Cameret, donde reparamos los daños ocasionados por un fuerte golpe recibido mientras, frente a un viento de fuerza nueve, permanecíamos al garete con todas las velas arriadas, aguardando a que mejorara el tiempo. Un enorme embate nos tumbó; íbamos cinco a bordo y todos, con excepción de Rob, acabamos en los pañoles, junto con las patatas, las cebollas, varias botellas de vino tinto barato y el motor, que se había salido de sus soportes. Hubo algunos magullones y una costilla rota, pero el barco salió indemne. Yo padecía terribles mareos y como el clima no nos daba tregua, no logré recuperarme hasta que llegamos a puerto. Al cruzar el Golfo de Vizcaya también nos vimos obligados a retroceder varias veces, pero finalmente arribamos a La Coruña, en el noroeste de España, después de renunciar a nuestros intentos de costear Finisterre.

Decidimos esperar una razonable previsión del tiempo. La espera se prolongó. Los miembros de la tripulación no podían seguir esperando y, uno a uno, se fueron marchando. Finalmente, solo quedamos Rob y yo. Después de tres semanas de continuas borrascas, nos hicimos a la mar con fuerza seis para recorrer las 900 millas que aún faltaban para arribar a las Islas Canarias. No teníamos timón automático y uno de los dos debía permanecer dos horas en el gobernalle, mientras el otro cocinaba, cambiaba velas, dormía, etcétera. A los tres días de nuestra salida, después de una serie de temporales e incapaz de retener dentro de mí ningún

alimento, yo estaba exhausta y sentía que no tendría fuerzas para mover el timón. Al comprender la situación, Rob decidió mandarlo todo a paseo, puso el velero a la capa y ambos dormimos durante cinco horas. Luego preparó un desayuno de tocino y huevos y me lo llevó a la litera. Después empecé a sentirme mejor y gradualmente me adapté a aquel estado de cosas. Pero estaba deprimida por haberme agotado tanto y me pregunté cómo me las arreglaría para navegar en solitario. Rob me recordó que en mi viaje contaría con un buen equipo de navegación automática, lo que lo haría todo más fácil, aunque me advirtió que nunca podría permitirme el lujo de cansarme tanto.

Llegamos de muy buen humor a Canarias, después de nueve días de navegación. Solo estaríamos allí un mes, pero Rob empezó a enseñarme a navegar y todos los días yo observaba el sol e intentaba establecer nuestro rumbo de isla a isla.

En el camino de regreso a Inglaterra me ocupé también de la navegación, aunque contenta de que Rob estuviera conmigo, ya que no confiaba plenamente en mi capacidad para volver a encontrar tierra.

A nuestra llegada nos esperaban malas noticias: todas las tentativas de encontrar patrocinio habían fracasado y la empresa había decidido vender el *Spirit Cutty Sark*. Aparentemente nadie creía que yo pudiera dar la vuelta al mundo en solitario y muchos pensaban que sería una estúpida si lo intentaba. Me sentí amargamente decepcionada, especialmente por la venta del *Cutty Sark*. No me importaba mucho que la gente fuera escéptica en cuanto a mi capacidad para hacer sola semejante viaje, pero significó un terrible golpe tener que aceptar el hecho de estar imposibilitada de hacerlo cuando me veía tan comprometida a ello conmigo misma. Rob y Chay trataron de consolarme sugiriendo que acompañara a Rob en el *Great Britain II* en la Regata Whitbread alrededor del Mundo, y que incluso podía obtener el título de navegante.

Tuve que conformarme con eso, pero ni un solo instante renuncié a la idea de dar la vuelta al mundo en solitario. Con la experiencia de aquella regata estaría más preparada para convencer a la gente de que era capaz de volver a hacerlo sola. Nos dedicamos

a preparar el *Great Britain* II, al que durante el invierno hablan hecho importantes reparaciones en Dartmouth; pero faltaba ultimar numerosos detalles.

Una noche, tres semanas antes del comienzo de la regata, Chay nos invitó a una barbacoa en su casa, próxima al río Dart. Allí probé un secreto y memorable cóctel llamado «Pájaro amarillo». Sé que no fue lo más importante de la noche, pero estoy segura de que actuó como catalizador. Después de una soberbia comida acompañada por el sonido de los grillos a la orilla del río, la música, el vino y más «Pájaros amarillos», la conversación adquirió un tono serio cuando alguien me preguntó por el patrocinio de mi viaje. Uno de los miembros de la tripulación del *Great Britain* II, que anteriormente se había dedicado a las relaciones públicas, se enteró del problema y, para mi asombro, anunció con expresión despreocupada que era muy probable que él pudiera arreglar personalmente la cuestión. Explicó que la dificultad consistía en que yo había sido demasiado ambiciosa. Me dijo que si podía conseguir un velero como el *Spirit of Cutty Sark* y conformarme con diez mil libras para la preparación y el equipo, era muy probable que lograra atraer auspiciantes. En ese momento Quentin Wallop, que era propietario de un yate de crucero de 22 metros, abrió repentinamente los brazos en un expansivo gesto y dijo:

—Yo aportaré diez mil libras.

No podía creer lo que oía y, a juzgar por el silencio de todos, la incredulidad parecía ser general. Un «Pájaro amarillo» había afectado a Quentin.

Pero aquella noche los «Pájaros amarillos» parecían picotear a todos, ya que de pronto Chay levantó la vista y, en un gesto del mismo estilo del de Quentin, declaró:

—Si tú proporcionas el dinero, yo proporcionaré el barco. Naomí, cuenta con el *Spirit of Cutty Sark*.

Enmudecí. Ellos siguieron hablando del costo de las reparaciones y Rob les informó que lo habíamos calculado a un precio mínimo de diez mil libras.

Entonces se planteó la cuestión del momento más conveniente para iniciar el viaje. La fecha de partida que yo siempre me había propuesto era, aproximadamente, una semana más tarde; pero, obviamente, esto estaba descartado. Chay consideró que llevaría

como mínimo un mes reunir todo el equipo y reparar el barco para una navegación en solitario. De modo que no podría hacerme a la mar antes del 3 de septiembre. De cualquier manera, esto significaba que atravesaría el Cabo de Hornos aproximadamente a mediados de marzo, o sea, a finales del verano en aquella parte del globo, con condiciones climáticas bastante razonables.

Mientras prestaba atención a todo ello, mí mente trataba de asimilar los hechos. Ahora, todo había vuelto a cambiar; los planes que había desechado e intentado olvidar adquirieron de repente unas gigantescas proporciones de realidad. Toda la aventura pasó como un rayo ante mis ojos, concediéndome solo un segundo para confirmarme a mí misma que realmente sabía lo que hacía. El segundo pasó y volví a unirme a la conversación, plenamente comprometida.

Hablamos hasta altas horas de la noche y quedamos en encontrarnos a la mañana siguiente para analizar los hechos bajo la fría luz del día. Una vez en casa, le pedí a Rob, por lo menos seis veces, que me recordara que no soñaba. A primera hora de la mañana seguía desvelada, comprendiendo que, a través de un increíble golpe de suerte, tendría la oportunidad de ser la primera mujer que daría la vuelta al mundo en solitario y sin escalas.

3

LOS PREPARATIVOS

Dado que era el 3 de agosto, nos quedaba exactamente un mes para prepararlo todo. Por la mañana, con los ojos hinchados, como es lógico, llegaron Chay y Quentin, con el propósito de hacer una lista de prioridades. Lo más importante consistía en reunir cuanto antes las piezas vitales del equipo. De modo que Chay descolgó inmediatamente el teléfono y con el dedo índice recorrió la lista de compras. Los «Pájaros amarillos» se estaban vengando: cada diez minutos Chay gemía y se sujetaba la cabeza. No obstante, al concluir la mañana, ya había encargado una vela mayor nueva, ocho chigres de enrollado automático, una radio de emergencia, un foque y, para el casco, una pintura que repele a algas y moluscos. Chay era un hombre maravilloso.

Rob tenía que pasar la mayor parte del tiempo en el *Great Britain* II y, a partir de aquel día, solo pudo ayudarme por la noche, con llamadas telefónicas e infinitas verificaciones de la lista. Me parecía que una bomba había caído en nuestra vida: volveríamos a separarnos. Sin embargo, estaba demasiado ocupada para pensar en los efectos de otra separación.

Nos preocupaba mucho la forma de dar la noticia a nuestras familias. El único miembro de la mía a quien se lo había dicho era Juliet, pero le había pedido que guardara el secreto. Mi hermana se mostró muy asombrada y estuvo de acuerdo en que no sería fácil comunicárselo a nuestros padres. Rob y yo hablamos días enteros acerca de quién debía decírselo a su madre. Sus padres se habían alegrado de nuestro matrimonio porque creían que yo ejercería en su hijo una influencia apaciguadora y, que, en consecuencia, él llevaría una vida menos febril. ¡Y ahora, la influencia apaciguadora se iba ella sola a dar la vuelta al mundo! Finalmente Rob telefoneó a su madre y yo escribí a mis padres. La reacción fue mucho más favorable de lo que habíamos previsto. Evidenciaron cierto temor,

pero parecieron comprender mi resolución y, después de la sorpresa inicial y una o dos muestras de perplejidad, me apoyaron incondicionalmente.

Como Rob y Chay debían marcharse pocos días después, tendría que ocuparme yo sola de la mayor parte de la organización. Afortunadamente, cerca se encontraba una pequeña empresa llamada *Dartmouth Yacht Services*, dirigida por Andrew Roberts, un hombre reservado y eficiente que accedió a organizar todos los pertrechos, a revisar cada objeto y accesorio del barco y a instalar el nuevo equipo. Me quitó un enorme peso de encima, aunque seguí igualmente muy ocupada la mayor parte del tiempo.

En principio se plantearon dos problemas importantes: una interrupción de la revisión del casco y del motor debida al exceso de trabajo del astillero local, y mi incapacidad para encontrar un timón automático adecuado. En las exposiciones de Southampton y Londres, Rob y yo habíamos analizado todos los tipos existentes, pero solo nos interesamos realmente por uno. Se trataba de un modelo sueco llamado Sailomat, nuevo en el mercado y muy sofisticado. Era caro, pero dada la función que debía cumplir, el precio era lo menos importante. Chay había insistido en que si se me rompía el timón automático a menos de tres cuartos de camino del viaje, tendría que quedarme en el puerto más cercano para hacerlo reparar, lo que daría al traste con mi objetivo de dar la vuelta al mundo sin escalas. Pero estábamos en época de vacaciones y no pude encontrar al representante de la empresa en Inglaterra ni obtener respuesta a mis llamadas telefónicas a los fabricantes de Suecia. Por último, desesperada, les envié telegramas y empecé a pensar en la posibilidad de comprar alguno de otro tipo.

A partir de aquel momento pasé todo mi tiempo en una u otra clase de preparativos: visitas al barco amarrado en el río; colaboración para retirar instrumentos, cabrestantes y accesorios de cubierta, que debían ser revisados o reparados; apartar las velas que tenían desperfectos y enviarlas a reparar. Quentin le robó tiempo al *Great Britain II* para conseguir el seguro y Terry Bray, el entendido en relaciones públicas que había conocido el día de la barbacoa, obtuvo la colaboración de Lister Welch, un agente marítimo que empezó a organizar otros auspicios y cooperó en innumerables detalles.

Transcurrió una semana y aumentó el apremio. Aunque era mucho lo que se había solucionado, todavía no se había trabajado realmente en el velero. La cuestión del seguro era otro problema importante y todavía no tenía noticias de Sailomat de Suecia. Todos los días pasaba varias horas hablando por teléfono, tratando de no perder de vista diversas piezas del equipo y comprobando que las estaban haciendo y estarían listas a tiempo. Tuve que encontrar tiempo para visitar varias veces al dentista con el fin de que me colocara unas coronas (¡paradójicamente, su consulta era uno de los pocos lugares donde podía relajarme!). El médico de la casa de al lado me prometió preparar un equipo de primeros auxilios… que incluía férulas inflables. ¡Todos fueron serviciales y hasta el banco me concedió un crédito!

Tres días después de la partida de Rob para la Regata de Fastnet llegué a casa de noche, cansada y deprimida; pero encontré el tan esperado telegrama de Suecia. Lo abrí y leí: «Sailomat disponible para entrega inmediata». De inmediato telefoneé a Suecia y acordamos los detalles de transporte, costo, etc. Decididamente, aquel fue uno de mis mejores días.

En poco más de una semana, todas las piezas vitales del equipo habían llegado ya o estaban en camino. La firma *Piessey* me prestó un radioteléfono y conseguí mi título de operador de radio.

El seguro se transformó en un verdadero dolor de cabeza. *Lloyds* se negó a asegurar el barco a ningún precio. Pero era indispensable asegurarlo. Chay había sido increíblemente generoso al prestarme su velero, pero no podía esperar que corriera el riesgo _de perder 55 000 libras esterlinas. Igual que con todos mis problemas —de seguro, de electricidad y de motor— Chay se mostró muy comprensivo y me consoló diciendo que dar la vuelta al mundo sería un descanso después del esfuerzo exigido por los preparativos. Lamenté que se fuera tan pronto y sobre todo que no estuviera cuando yo partiese. Era un hombre práctico y todo resultaba fácil de conseguir cuando él estaba cerca.

¡Rob y su tripulación regresaron inopinadamente! Se habían visto obligados a retirar el *Great Britain* II de la Regata de *Fastnet* debido a largos períodos de calma que amenazaron la ejecución de los preparativos para la Regata *Whitbread* Alrededor del Mundo y agotaron sus reservas de alimentos. Rob me ayudó

considerablemente en los pocos días que faltaban para el comienzo de la regata.

Disfruté mucho en la compra de mi equipo de navegación. Siempre había deseado montones de cosas hermosas, como sextantes, reglas paralelas, compases de puntas, etc. Aquello me hacía sentir muy profesional, aunque si alguien me hubiera hecho una pregunta sobre estos utensilios habría tenido que reconocer que no estaba demasiado segura de cuál era su aplicación. Rob había sido un buen maestro y siempre había hecho sencilla la parte teórica, pero ante el temor de llegar a olvidar algo imprescindible lo apunté todo en mi cuaderno y lo guardé a bordo, en un lugar seguro.

Al final de la segunda semana recibí la visita de Leslie Williams, que había pilotado el *Spirit of Cutty Sark* en la Regata Trasatlántica de 1968. Participaría en la Regata Alrededor del Mundo a cargo del

Condor

Heath's

y subió a echar un vistazo a su antiguo barco. Me comentó que seguía siendo su velero predilecto, aunque en parte podía deberse a que había puesto mucho trabajo en él. Estaba hecho de fibra de vidrio, había sido diseñado por Van de Stadt y construido por *Tylers y Southern Ocean Shipyard*. En su momento estuvo considerado como un yate de regatas muy veloz, pero ya había sido eclipsado por diseños más modernos. No obstante, para mí fue más importante que lo comparara con el *Gipsy Moth* IV, de sir Francis Chichester. Yo suponía que tenía la posibilidad de emplear menos tiempo que este en dar la vuelta al mundo. El desafío era ambicioso porque, al margen de la personalidad, la pericia y la experiencia de Chichester, su velero había sido especialmente diseñado para el viaje y pará la navegación en solitario, en tanto el mío no contaba con estas características. De cualquier manera, Chichester había hecho una prolongada escala en Australia y yo abrigaba la esperanza de que esto compensara la ventaja que él había conseguido con la velocidad.

Ignoro lo que dedujo Leslie Williams de los evidentes preparativos y trabajos de puesta a punto que vio cuando afectuosamente asomó la nariz a su antiguo velero; pero si se le pasó por la imaginación mi propósito, tuvo la virtud de ser discreto.

Yo quería mantener en secreto mi proyecto hasta diez días antes de la partida para que no se me adelantara ninguna otra mujer.

Como Rob estaba en Hamble atareado con el *Great Britain II*, por las noches yo trabajaba hasta muy tarde y empecé a apreciar la televisión como una forma de relajación.

Una noche estaba preparando listas de víveres y reflexionaba en la dudosa perspectiva de conseguirlo todo, cuando me telefoneó mi amigo Philip Gerard-Jones —un panadero de Gales que suministraba pan y pasteles al *Great Britain II*— para preguntarme si yo también quería sus provisiones. Asimismo, me sugirió que le enviara mi lista de víveres al día siguiente. Pocos días después volvió a telefonearme y me dijo que me proporcionaría todo lo que figuraba en las listas y algo más. No supe cómo agradecérselo.

Varios días más tarde, y bajo una lluvia torrencial, llegó Philip con Claire, su mujer, sus dos hijos, un perro y aproximadamente una tonelada de alimentos enlatados y deshidratados. Lo depositaron todo en el salón y tomaron una taza de té antes de emprender el retorno a Gales. Cuando intenté darles las gracias respondieron casi al unísono:

—No tiene importancia, nos divertimos mucho preparándolo todo.

Claire había confeccionado listas detalladas de las cantidades y de los diversos artículos que habían agregado… algunos de ellos elementos básicos que yo había olvidado, como galletas y dulces. También me proporcionó una copia de la Cunard, por si me faltaban ideas en la cocina.

Me sentía muy agradecida con ellos por su consideración y por todas las molestias que se habían tomado. No obstante, la comida enlatada tenía que ser especialmente preparada para el viaje y Maureen Blyth se ofreció a hacerlo, tarea que ya había realizado para Chay en tres ocasiones. Era necesario quitar las etiquetas de las latas, barnizar estas y volver a roturarlas con pintura o tinta indeleble, pues de lo contrario las latas se oxidan y las etiquetas de papel desaparecen, por lo que nunca se sabe si una encontrará dentro un guiso de cordero o arroz con leche y nata. Era una ocupación tediosa y maloliente que seguramente disgustaba a Maureen. Y no sé cómo encontró el tiempo para hacerlo, porque era una mujer muy ocupada. No obstante, a menudo, cuando yo volvía

tarde a casa, la encontraba barnizando latas y a veces la veía también por la mañana temprano, antes de salir. Durante días enteros la casa tenía el aspecto y el olor de una ferretería en proceso de demolición.

A finales de la segunda semana hacía yo más llamadas telefónicas que una operadora y no me sorprendió despertar una mañana y descubrir que había perdido la voz. La cuestión era grave, porque había decidido llamar a Suecia por la tarde para informarme sobre el Sailomat. Me precipité a la farmacia y pasé el mediodía inclinada sobre una humeante poción que me hacía arder los ojos y me cosquilleaba en la nariz, pero superé el problema. No estaba acatarrada ni me sentía mal, de modo que supuse que había hablado demasiado. El remedio consistía en no abrir la boca durante algunas horas, de modo que el resto del día hablé con susurros y logré hacerme comprender por la gente de Sailomat, aunque mi voz debió de parecerles muy extraña.

Durante los días siguientes reduje las conversaciones al mínimo y recuperé la voz precisamente cuando llegó el momento de hablar con Rob en mi visita a Hamble. Pasamos la noche con sus padres en Andover y disfrutamos de momentos serenos y relajantes, con una familia que hablaba de temas que no tenían nada que ver con la navegación.

Por la mañana dejé a Rob en el *Great Britain II* y visité la fábrica cercana de Plessey para indagar acerca de la radio prometida. Lamentablemente, el modelo que pensaba pedir prestado —empleado por el ejército—, no estaba aprobado para el uso comercial. Sumamente preocupada volví a Hamble para hablar con Rob, quien me sugirió que comprara una de tipo más convencional. Esto era posible, ya que mi nuevo agente había encontrado patrocinios adicionales, entre ellos el del *Daily Express*. Su director, Derek Jameson, no parecía considerar extraño que una mujer quisiera dar la vuelta al mundo en solitario. Era el 19 de agosto y faltaban dos semanas para la fecha de partida programada.

Me habían regalado un gatito para que me acompañara. Yo no estaba segura de sus ventajas como compañía, dado que no me gustan mucho los gatos, pero pensé que con sus agudos sentidos podía resultar muy útil como «radar», pues maullaría o reaccionaría de alguna manera cuando se acercara demasiado un barco o algún

objeto desconocido. Claro que se trataba de un radar de bolsillo, porque no medía más de doce centímetros de largo. Era muy peludo y todavía estaba muy unido a su madre. Decidí no llevarlo a bordo hasta el último momento, para darle tiempo a crecer un poco.

El 22 fui a Portsmouth, donde pasé una noche con Rob y visité otros veleros que participarían en la regata. También asistí a una fiesta de despedida de la regata, en la que toda la tripulación se echó una cana al aire… probablemente pensando en las semanas que pasarían en el encierro y la (casi) total abstinencia.

Al día siguiente me dirigí a Londres con el propósito de ver a Derek Jameson, del *Daily Express*. Su patrocinio suponía que yo debía filmar y escribir artículos que serían recogidos en lugares convenidos de antemano, además de enviar breves informes por radio aproximadamente todas las semanas. Los _patrocinadores también pagaron para cambiar el nombre del barco por el de *Express Crusader* (Cruzado del Express), ya que un cruzado es el dibujo que aparece debajo de la cabecera del periódico.

Contenta de que se estuvieran resolviendo algunos de los peores problemas, conduje fatigada hasta Andover, donde Rob y yo pasaríamos nuestra última noche juntos. A la mañana siguiente le dejé en Portsmouth. Allí nos despedimos. Estábamos tan resignados a la separación que ninguno de los dos estuvo muy emotivo: durante los últimos tiempos todos mis pensamientos y sentimientos habían girado en torno al inminente viaje. Rob lo sabía y reaccionó en consecuencia. En aquel momento no nos perturbaba excesivamente la separación física. En cierto sentido, ya nos habíamos separado el día en que mi viaje se convirtió en realidad, momento en el cual tuve que reducir mi dependencia de él y recordarme constantemente que durante nueve meses debería confiar exclusivamente en mí misma.

Muchas cosas habían cambiado aquel día. A veces sentía como si hubiese firmado mi propia sentencia de muerte, pero pensar en cambiar de idea era ya imposible.

En el camino de regreso a Dartmouth pasé por el astillero y encontré el velero fuera del agua. Los operarios de los astilleros Phillips estaban trabajando en el motor, pero no podían conseguir determinadas piezas de repuesto. Me informaron que el velero no podía volver a ser botado hasta el martes, solo cuatro días antes de

la fecha de partida en la que yo me empeñaba desesperadamente. Había insistido en ello porque pensaba que cuanto más tiempo creyeran tener para realizar el trabajo, más tiempo tardarían. Pero las condiciones climáticas también representaban una preocupación fundamental para desear que no se produjera ningún retraso, ya que incluso unos pocos días podían significar un tiempo totalmente distinto en el Cabo de Hornos.

En el ínterin llegó el Sailomat y también el representante de los constructores del velero, que pasó varias horas observándolo todo y, salvo los detalles de un par de soldaduras que se resolvieron al día siguiente, declaró que estaba en perfectas condiciones, lo que me resultó muy reconfortante. A solo una semana de la partida, todo parecía un horrible revoltijo.

Telefoneé a *Racal Communications*, que habían suministrado una radio al *Great Britain* II, y les pregunté si disponían de un equipo radiorreceptor. Respondieron afirmativamente y me informaron que podían enviarlo, instalarlo y adaptar nuevos cristales el sábado… ¡y que me costaría 4500 libras! Sentí que me desmayaba. Afortunadamente estaban dispuestos a hacerme un considerable descuento y me armé de un equipo muy potente que me mantendría en contacto con Rob en determinados puntos del viaje.

El seguro no había dejado de ser un problema. Bajo ningún concepto podía prescindir de él, pero parecía imposible obtenerlo. En los más oscuros rincones de mi mente acechaba la nada grata convicción de que, si fuera la única alternativa, me escabulliría en medio de la noche. Si Chay se hubiera encontrado en la misma situación, no sé qué habría hecho. Afortunadamente, el problema se resolvió gracias a mis suegros, a Quentin y a Terry Bray, que colectivamente aseguraron el barco contra todo riesgo por un valor de 50 000 libras, en un increíble gesto de confianza.

Maureen me invitó a cenar el día de la partida de la regata de Rob. Yo sabía que debía permanecer junto al teléfono pero me fue imposible renunciar a la idea de relajarme. Traté de imaginar qué estaría haciendo Rob, ahora que la regata estaba en marcha. Abrigué la esperanza de que tuvieran un buen comienzo. Cuando volví a casa, después de la cena, encontré un telegrama de Rob. «Buena suerte. Espero verte en el Cabo de Hornos». En ese momento

telefoneó su padre y me dijo que Rob había llamado, pleno de júbilo, para contarle que había tenido el mejor de los principios y que ahora ocupaba la delantera. También había intentado comunicarse conmigo: me sentí profundamente decepcionada.

Los días siguientes fueron frenéticos. Fregué el casco con un abrasivo y un estropajo de cocina. Devolvieron el velero al agua para poner el palo. El día anterior se había descubierto una grieta en la entalladura del estay superior, en el tope del palo, lo que significaba un día de demora para volver a soldarlo, ya que no es el tipo de desperfecto que pueda dejarse librado al azar. Me imaginaba a mí misma, pocos meses después, preocupada por un fallo en lo alto del palo, y estremecida cada vez que soplase el viento.

Todas las noches, en la última semana, me relajé durante media hora en un sibarítico baño de agua tibia. Intenté concentrarme en la idea de que durante los nueve meses siguientes carecería de ese placer… pero me fue imposible apreciar lo que más tarde echaría de menos.

Al margen de la hora del baño, los últimos días significaron un desbordante caos. Mi hermana Juliet y una amiga suya, Alexandra, se presentaron en casa para ayudarme a organizar algunas cosas. Yo había apilado en el suelo toda la ropa que pensaba llevar; ellas la clasificaron en mudas y la guardaron herméticamente cerrada en bolsas de polietileno. Reunieron todos los alimentos perecederos —azúcar, cereales, etc.—, volvieron a empaquetarlos en cantidades más pequeñas y los cerraron también herméticamente. Después, organizaron los víveres que había enviado Philip, para poder llevarlos a bordo en cuanto en el interior no quedaran herramientas de trabajo.

El 2 de septiembre, víspera de mi presunta partida, fue el día que coronó tan ajetreados momentos. Bajé a la embarcación y descubrí que todavía no habían llegado algunas piezas del equipo vital. Para colmo de males, Andrew todavía no había podido revisar las espitas ni las mangueras que conectaban las líneas de combustible del depósito al motor. Me sugirió que postergara la partida. Yo sabía que él quería que todo estuviera en perfecto funcionamiento y que no me permitiría moverme hasta que se sintiera satisfecho, de modo que accedí a zarpar el miércoles 7, cuatro días más tarde de lo previsto.

Instalaron el timón automático Sailomat y la empresa envió a un representante para que me enseñara a manejarlo. Salimos unas millas mar adentro; la suave brisa se llevó las telarañas de incertidumbre que se habían formado a lo largo de semanas. El timón automático funcionaba perfectamente.

Todo empezó a andar sobre ruedas. Limpiaron el barco y empezamos a cargar los alimentos. Andrew y su equipo trabajaron como hormigas en la renovación de accesorios oxidados o de aspecto dudoso y en la colocación de nuevas conducciones de combustible. Me habían explicado con todo detalle lo que debía hacer si fallaba el motor y en el taller de la cabina había una imponente serie de recambios que yo observé consternada, ya que en realidad no tenía la menor idea de dónde encajaban.

Rob me telefoneó varias veces, encantado de oírme decir que pronto emprendería el camino. El 6 terminamos de cargar los alimentos, pero Juliet y Alexandra trabajaron en el velero hasta las dos de la madrugada. Insistieron en que yo fuera a casa y tratara de dormir; obedecí a regañadientes.

No dormí muy bien: me zumbaban los oídos con el eco de cientos de llamadas telefónicas y tenía un nudo de angustia en el estómago. Traté de no pensar en el día siguiente pero mentalmente repasé innumerables listas, preguntándome si no habría olvidado algo esencial. Por último caí en un sueño espasmódico y tuve extraños sueños inconexos que más tarde intenté analizar. Mis sueños siempre han sido prolíficos y vívidos, además de íntimamente relacionados con lo que estoy haciendo; si es malo para mí, mis sueños me lo dicen, invariablemente. Aquella noche no hubo en ellos nada inquietante, de modo que tuve la satisfacción de que mi subconsciente aprobara lo que el resto de mi persona hacía.

Después de desayunar salí de casa por última vez y, cuando salía, recogí una enorme pila de telegramas. El de Chay decía: «Solo tres viradas a la izquierda, una a la derecha y, luego, ¡hogar dulce hogar!».

Un grupo de personas se había reunido en el muelle para observar y comentar lo que ocurría. A lo largo de los días, los ayudantes que trabajaban en el velero se habían entretenido con las especulaciones del público interesado. Por lo general yo estaba demasiado ocupada para enterarme de lo que decían y, de cualquier

modo, si creían que estaba loca no me importaba. No pensaba discutirlo con ellos.

Había decidido salir a mediodía y todavía faltaban unas horas. Andrew, Juliet y Alexandra, unos operarios y yo fuimos a llenar los tanques del *Crusader*, para lo cual salimos a motor. Horror de los horrores: al poco, el motor se detuvo. Andrew desapareció en los pañoles y emergió con el ceño fruncido. La bomba del combustible era defectuosa y no había más remedio que buscar una nueva. Aturdidos ante este nuevo contratiempo, y tras ser remolcados hasta el amarre, Andrew saltó a tierra dispuesto a conseguir una nueva bomba. Una hora más tarde me informó que sería necesario esperar hasta la noche del 8 para traerla e instalarla. No tenía otra alternativa que aceptar la situación y aprovechar útilmente el retraso. Busqué más *cassettes* y más libros, y dejé pasar el tiempo restante con impaciencia. El 9 por la mañana todo estaba dispuesto para la partida. Después de llevar a bordo más agua y más combustible, bajamos al muelle para clasificar las escotas y las velas, y estibamos los últimos accesorios del aparejo. Luego Andrew, Alexandra y los ayudantes izaron las velas y pusieron en marcha el equipo de dirección automática. Lentamente, nos dirigimos a la boca del río. El *Royal Dart Yacht Club* se había ofrecido amablemente a lanzar un cañonazo cuando yo cruzara la línea de salida. Tardamos algunos minutos en alcanzarla, para dar término a una última reparación. Entonces mis amigos y los ayudantes se despidieron de mí y se fueron en un bote. Juliet ya había desaparecido furtivamente para esquivar a los fotógrafos, a quienes habría encantado filmar una emotiva despedida: por la mañana me había dicho adiós con la mano desde el muelle y solo yo la vi abandonar el lugar. De pronto oí un cañonazo. Comprendí que estaba cruzando la barra y que había iniciado mi viaje de 30 000 millas.

4

EL *CRUSADER* EN CAMINO

9 de septiembre (Día 1)

Cuando el bote enfiló hacia la playa y dije mi último adiós con la mano, miré a mi alrededor con el propósito de dedicarme a alguna tarea y descubrí que no tenía nada que hacer. Las velas estaban izadas y se desplegaban, el *Crusader* apuntaba más o menos en la dirección correcta y el Sailomat controlaba el rumbo. Era tan marcado el contraste entre haber hecho durante los preparativos más de lo que razonablemente podía y encontrarme ahora con las manos vacías, que bruscamente me senté en el asiento de popa y contemplé cómo la costa se empequeñecía rápidamente por popa. Aún me acompañaban algunas barcas, pero el *Crusader* avanzaba bien y las dejaba atrás. Entonces tuve tiempo de observar el timón automático y comprender lo valioso que era. Ensimismada, pensé en el Sailomat, capaz de funcionar veinticuatro horas diarias sin cansarse… siempre que no se estropeara. Si esto ocurría, tendría que pasar todo el tiempo en la rueda hasta llegar a un puerto y repararlo. Recordé las sombrías palabras de Chay en este sentido. ¡Pero estaba a una milla de Dartmouth y ya pensaba en tener que emprender el regreso!

Di un salto, bombeé un poco de agua para preparar una taza de té y empecé a pensar en la navegación propiamente dicha. El tiempo era hermoso y sereno; soplaba un viento uniforme de quince nudos, aunque desde Ushant, que era el rumbo que deseaba tomar. En consecuencia, en lugar de buscar la salida al Canal de la Mancha y desde allí dirigirme al Golfo de Vizcaya, me orienté alegremente hacia las Islas Anglonormandas. No obstante, pensé que mi velero podía orientarse en medio del viento mejor que muchos viejos barcos. Y aunque el viento no variara, yo sabía que mi rumbo en

zigzag me llevaría finalmente allí. Después de trazar el rumbo volví a leer el telegrama que había recibido de Rob aquella mañana.

> CALCULA RUMBOS APROXIMADOS ANTES PARTIDA. LOGRA NUEVAS VELAS ANTES DE ZARPAR. CASO DUDA A LA CAPA. TÓMATELO CON CALMA. ELIMINA PROBLEMAS. SOLICITA CONSEJO VÍA EXPRESS SI NECESARIO. DEJA CUALQUIER MENSAJE A PAPÁ. BUENA SUERTE. AMOR, ROB.

¡Rob no quería dejar nada al azar!

Colgué el telegrama delante de la mesa de cartas para recordarme a mí misma que, en realidad, Rob no se encontraba muy lejos ni estaba inquieto. Suponía que ya estaría bastante más allá de las Canarias, aproximadamente a 1400 millas de donde yo me encontraba y probablemente fuera del alcance de la radio.

Volví a la cubierta para asegurarme de que no me seguía ningún barco y eché otra mirada a Inglaterra. Había bruma y la costa solo aparecía como un contorno difuminado. Divisé una o dos naves, pero estaban muy lejos. Repentinamente experimenté una aguda conciencia del espacio y una enorme sensación de alivio. A partir de este momento podía hacer lo que me viniera en gana sin que nadie fuera testigo de mis errores. ¡Podía tomarme todo el tiempo que quisiera! Todo lo que tenía que hacer era poner el barco en el rumbo correcto y procurar no ir a dar con rocas o embarcaciones. ¡Facilísimo! Extraordinariamente contenta, bajé y me preparé una taza de té.

Mi gato, que se llamaba *Boris*, no quiso comer nada y su aspecto no era muy saludable. Contemplaba fascinado el depósito flexible de combustible del pañol de la cuadra de popa, que se bamboleaba como una cama acuática. Tomé el té y cogí la cola para pegar el ángulo de un revestimiento del techo, que me fastidiaba.

Al atardecer (Día 1) escribí en mi cuaderno de bitácora:

> *Estoy mareada, lo que contribuye a que todo parezca gris. Aunque veo que Boris, después de su mareo, come como un caballo. De modo que yo también tendré que aprender a agradecer los pequeños favores. Hago todo lo posible para sentirme a gusto en la travesía y obtengo mi posición con las*

diversas marcaciones fijas. Ahora que empieza a oscurecer enciendo las luces del tope del palo y las de situación. Hay algunos barcos alrededor. Trató de llamar a Rob, de acuerdo con el plan que acordamos previamente, pero no consigo comunicación. Debo de estar bastante fuera de alcance, de modo que tendré que conformarme con oír lo que me retransmita su padre.

Más tarde aún, escribí:

Finalmente vomité y ahora me siento mejor. Hay veces en que el único modo de obtener alivio es vomitar. Son las 11:30 y observo un barco que pasa lentamente a mi lado. A veces estos monstruos tardan siglos en pasar. Duermo lo mejor que puedo, pero preparo el despertador para que suene a intervalos de veinte minutos.

Se calcula que veinte minutos es el tiempo medio que tarda en abordarnos un barco que aparece en el horizonte. Supongo que algunos tardarán más, y tendrá que haber otros que cubren la distancia en mucho menos tiempo. Sin embargo, no es posible permanecer despierto todo el día y toda la noche. Conjeturé que tenía que ser un barco terriblemente maligno el que se decidiera a caer sobre mí mientras echaba un sueñecillo. Naturalmente, también contaba con cierta dosis de buena suerte y traté de calcular, según mi especial cálculo de probabilidades, las que yo tenía de que me echaran a pique. Digamos que existe un cincuenta por ciento de probabilidades de que el barco que aparece en el horizonte se encuentre en un rumbo de colisión, otro cincuenta por ciento de probabilidades de que el vigía de esa nave no esté vigilando en ese momento, y, además, la mínima posibilidad de que se acerque cuando yo no esté atenta… Decidí que, en conjunto, eran muy escasas las posibilidades de que me hundieran si mantenía una guardia razonablemente calculada. Más tarde, durante la noche, ocurrió un incidente que refutó mi teoría.

Vi que se aproximaba un barco y pensé que pasaría fácilmente

sin que yo alterara mi rumbo, pero permanecí en cubierta para vigilar. Cuando solo estaba a un cuarto de milla de distancia, pareció repentinamente alterar su rumbo y enfilar directamente hacia mi proa. Tal vez yo estaba medio dormida, pero comprendí con sobresalto que pasaría mucho más cerca de lo previsto por mí. En realidad, se suponía que el barco debía cederme el paso, pero no pensaba quedarme donde estaba para discutir la cuestión. Hice girar firmemente el timón y pasé bajo su popa. Fue impresionante ver pasar ese imponente muro de acero resplandeciente de luces. Mientras bailaba en su aguaje agité furiosa mi linterna hacia el barco, lamentando no poder transmitir señales indicativas de alguna grosería; pero mi conocimiento del código Morse solo llega al SOS y, además, era obvio que no había nadie en el cuarto de guardia.

Me sentí consternada por mi lenta reacción ante este incidente. Estaba ya bastante cansada y solo era la primera noche. Probablemente me cruzaría con cargueros pesados en los días siguientes, y también con barcos pesqueros. A primera hora de la mañana me crucé directamente con una flotilla de estos últimos. Había una docena en los alrededores y permanecí atenta para tener la seguridad de no embestir a ninguno de ellos. Los barcos pesqueros son extraños: tienen la propensión a dar vueltas en círculo. Cuando una cree que ha sido astuta y ha encontrado un espacio libre, descubre que otra vez los tiene delante. Con gran alivio observé que parecían mantener una atenta vigilancia y en ningún momento se acercaron demasiado. Sin embargo, me alegré cuando por fin los dejé atrás y pude bajar a prepararme algo caliente.

La noche anterior mi cena había consistido en algunas galletas y cuatro chocolatinas. Había logrado hacer alrededor de cuatro siestas de quince minutos. También tuve que barloventear [1] para poner rumbo a Ushant, pero el Sailomat me facilitó considerablemente las cosas: solo tuve que orientar el ángulo de la veleta hacia la dirección deseada y el velero tomó automáticamente su nuevo rumbo, lo cual me dejó libre para dedicarme a cazar el foque.

Me sentía bastante cansada, pero otra vez brillaba la luz del día, lo que daba a todo un aspecto mucho más alegre y, al menos, había pasado la noche sana y salva. Observé a mi peludo «radar», que dormía alegremente en mi litera y resolví no molestarlo. A fin de

cuentas, aquella también había sido su primera noche.

Por la mañana no había tierra a la vista. Así tenía que ser, aunque durante la noche la visibilidad había sido tan buena que había podido divisar las luces que señalan algunos de los peligros de las Islas del Canal. A media mañana una observación de la posición solar y otra a mediodía. Cuando hice la comprobación, me sorprendió descubrir que había navegado mucho más de lo calculado. Entonces me asomé a la escotilla y vi la costa de Francia, brillante y clara. Divisé la gran torre de agua que se encuentra al noreste de Ushant y la identifiqué en la carta de navegación. Hasta aquí, todo bien.

Comprendí que no evitaría el promontorio si conservaba el rumbo, por lo que me alejé un tanto de la costa, lo que me proporcionó la oportunidad de probar la radio. Esta tenía una serie de frecuencias y de megaciclos que para mí eran un misterio, pero me habían enseñado su funcionamiento, asegurándome que la manipulación era sencilla. Conecté y llamé a Portishead, la principal estación de larga distancia. No respondieron. Tanteé los botones y cuando probé los 2182 megaciclos —la frecuencia internacional de socorro— oí que alguien hablaba con una estación costera. Cuando concluyó la conversación pregunté si alguien me oía e inmediatamente respondió una voz de hombre, que me preguntó cuál de las diversas frecuencias de operación quería usar. Yo no tenía ninguna de las que mencionó, por lo que le expliqué que lo que en realidad quería era hablar con Portishead. Me puso al habla con gran amabilidad.

Me sentía estúpida e incompetente, pero ellos fueron amables y, felizmente, me comuniqué con el padre de Rob. ¡Me comentó que el velero se había visto muy bien en el noticiario de la televisión! Le di mi situación, dije que todo andaba bien y corté, porque me inquietaban los barcos que navegaban por las cercanías.

Conocía bastante bien aquella costa de Francia, ya que allí había navegado con Rob, y recordaba sus mareas vivas. De modo que tuve el cuidado de comprobarlas en el almanaque. Mientras me aproximaba a Ushant tuve que soportar la marea en contra. Y el viento, que venía por proa amainó más adelante. Durante una eternidad fui dando bordadas, pero no parecía llegar a ningún sitio, aunque sabía que la marea cambiaría a media tarde y entonces, con

optimismo, la dejaría atrás.

Al anochecer todavía trataba de pasar ante Ushant, ¡ese condenado fragmento de tierra! El haz de luz del faro empezó a caer sobre las velas. Prácticamente había desaparecido el viento. Pero yo me sentía nerviosa, porque no quería estar demasiado cerca cuando volviera a subir la marea. Viré por avante, me dirigí mar adentro y conservé el mismo rumbo durante toda la noche. Seguía manteniendo mi sistema de guardia: cada veinte minutos. Pero ahora dormía mejor, probablemente porque estaba muy fatigada. En un momento dado tuve que permanecer alerta durante una hora y media, observando fijamente a un barco arrastrero que persistía en hacer amistosos avances en mi dirección. En cuanto se alejó, aparecieron varios petroleros que perturbaron la quietud nocturna con sus máquinas. Empezaron a inquietarme intensamente aquellos buques cuando estaban al alcance de mi vista, aunque con anterioridad había imaginado que su volumen y estabilidad, además del hecho de que siempre había vida a bordo, significarían un motivo de tranquilidad.

A medianoche estaba profundamente fastidiada y escribí en mi bitácora:

> ¡El problema de la lámpara de Tilley es que hace demasiado ruido! ¡Y qué despilfarro de luz! Había pensado en usarla en lugar de las luces eléctricas, para ahorrar batería; pero la lámpara de Tilley produce un ruido siseante sumamente desagradable. Todavía ignoro si puedo volver a usar un manguito incandescente. De no ser así, solo tendré suficiente para unas veinticuatro noches; guardaré la lámpara para la temible zona al sur del paralelo 40.

La noche me pareció inacabable y cuando amaneció, sin tierra a la vista, sospeché que había retrocedido hasta más allá de Ushant. Solo se habían presentado vientos intermitentes y arrafagados, y tuve problemas para establecer mi posición guiándome por las luces de la costa, que no parecían coincidir con las indicadas en mi carta de navegación. Sin embargo, no cabía duda de que estaba en el Golfo de Vizcaya. También había un intenso mar de fondo, lo que

me creaba aún más dificultades.

Pude hacer una observación del sol al amanecer y, aunque solo fue una ojeada a través de las nubes, me indicó que me encontraba treinta millas más allá de Ushant, dato que acepté encantada después de tantas dudas. No obstante, mi observación de mediodía demostró que probablemente aquello era incorrecto y me pregunté qué error había cometido. Hice dos estimas más, pero no quedé satisfecha con ninguna de las dos. Una nueva observación a las cuatro de la tarde me sugirió que no había adelantado tanto como indicaban mis observaciones anteriores. Todo resultaba bastante confuso. Los serpenteos nocturnos habían hecho estragos con el cálculo de mi posición y se me ocurrió que podía ser útil observar los barcos que pasaban, con la esperanza de que se mantuvieran en las rutas prescritas, que correspondían aproximadamente al rumbo que yo debía llevar.

Por la tarde dormí durante una hora y media, después de quitar algunas virutas de madera del asiento de popa. Apunté en mi cuaderno de bitácora:

> Ahora no me siento muy mal, apoyada contra la mesa de cartas, cansada pero no agotada. El movimiento del velero es uniforme y me estoy acostumbrando a él. La verdad es que nunca me he recuperado con tanta prontitud de mis mareos. Boris juega fuera de mi vista, en la cámara, desde donde me llegan sus ocasionales arañazos y bufidos. Acaba de ingerir una buena porción de mi goulash, que le ha deleitado. Es un encanto, muy afectuoso a ratos y perfectamente capaz de entretenerse solo.

12 de septiembre (Día 4)

El viento ha cambiado y ahora me lleva a seis o siete nudos. A veces, con las grandes olas, el barco balancea excesivamente, y al mismo tiempo el velamen queda

desventado. Esto lo hace gualdrapear, y los motones golpean y chocan, por lo que todo el entorno es ruidoso. El sol trata de brillar a través de unas sucias capas de nubes y abrigo la esperanza de que asome a las 12,30, momento en que haré la observación de mediodía. Entonces descubriré dónde estoy... ¡al menos eso creo! Esta mañana tomé dos observaciones y aunque indicaron que me encontraba aproximadamente donde creía estar, entre ambas hubo una variación de 12 millas, lo que demuestra que todavía no me he perfeccionado en este arte. Con la práctica, espero llegar a ser más precisa.

La primera mitad de la noche fue perturbada por el frecuente tintineo de la alarma de «fuera de rumbo». El *Crusader* no había logrado mantener su orientación por culpa de los variables vientos, que a medianoche se calmaron por completo. Avanzó a la ventura durante una hora, hasta que se levantó viento del noroeste y logré fijar un rumbo de compás de
220°.
También me dediqué a vigilar atentamente los barcos, porque según la carta de navegación, alrededor de medianoche atravesaría una de sus rutas. Después dormí profundamente hasta las 7 de la mañana, hora en que desperté presa del pánico y salté a cubierta para descubrir que ya era de día. El *Crusader* navegaba ahora airosamente, pero en virtud de que el viento había rolado un poco, lo hacía ligeramente fuera de rumbo. Me apresuré a aflojar las velas. Al Sailomat no le gustaba el viento de popa por lo que alteré algo el rumbo para que diera en la aleta. Me sobresaltó un sonido áspero proveniente del timón automático y descubrí que estaba suelto uno de los pernos del soporte; afortunadamente el sonido cesó en cuanto ajusté el perno.

Descubrí que los mareos ya no me importunaban, ni siquiera en la cocina. Para el almuerzo freí restos de patatas y guisantes con dos huevos y tuve que defenderme del gato para poder comer. Acabé dándole algo, pero a él le interesaba más subirse a mi plato. Evidentemente tenía algunas malas costumbres: dormir durante el día y jugar por la noche, además de sentarse sobre las cartas de

navegación cuando me disponía a estudiarlas.

Por la tarde escribí:

> *Se ha atascado el inodoro. ¡Probablemente lo único que no fue revisado, ya que no es una pieza vital del equipo! Ahora, igual que muchos navegantes solitarios, me arreglo con un cubo, uno de los nuevos y brillantes... lo que me da mucha lástima. Algún día, cuando me sienta especialmente valiente me enfrentaré con el inodoro y veré si puedo encontrar el fallo; pero tendrá que ser un día muy bueno.*

A última hora de la tarde intenté mi primer manejo realmente arduo de las velas, lo que me dio una aguda conciencia de los límites de mi fuerza física. Cuando hay viento de popa, el barco avanza más rápidamente si las velas pueden ser cazadas una en cada costado. Pero, lamentablemente, aparejar el foque de ese modo, significa tener que hacer equilibrios en la bamboleante cubierta de proa mientras se maniobra una percha larga y pesada. La tarea resulta penosa, porque es necesario sostener con una driza la cabeza de la percha unos pies fuera de borda, al mismo tiempo que el otro extremo ha de ser izado y ajustado al palo. Si escogía un momento inadecuado, por ejemplo cuando el velero se balancea violentamente, existía un auténtico peligro de perder el control de la percha y acompañarla en su caída por la borda. Yo era una principiante muy cuidadosa y ocupé casi una hora y media en concluir esta sencilla maniobra de aparejar a orejas de mulo, pero merecía la pena; la velocidad del velero aumentó a ocho nudos y así se mantuvo durante un considerable número de horas.

Al terminar me dolía la cabeza y estaba molida; y bajé a prepararme algo caliente por si se presentaba la necesidad de trabajar durante la noche. Después de comer me comuniqué con Radio Portishead, donde tenían un telegrama que me había enviado Rob:

> «BIEN HECHO, BUENA SUERTE. PIENSO EN TI TODO EL TIEMPO, CARIÑOS, ROB».

¡Mi querido Rob! Había tenido tanto en qué pensar durante los

últimos días que solo conté con escasos momentos para concentrarme en él. De hecho, lo había apartado adrede de mi mente, ya que todas mis energías y pensamientos tenían que consagrarse al presente; el pasado ya era borroso e irreal. Aquel recordatorio en forma de telegrama puso a Rob ante mí en una perspectiva diferente. Él no estaba detrás sino delante, no solo en lo físico, sino también de una manera tangible y reconfortante; a partir de ese momento me pareció cada vez más cercano y volvió a ocupar mis pensamientos, como de costumbre.

Me acosté en cuanto oscureció, en parte para ahorrar luces y en parte porque estaba muy cansada. Ahora estaba fuera de las rutas de navegación, pero en ocasiones veía barcos, por lo que dejé encendida la luz de tope y reduje la frecuencia de mis guardias a una por hora. En realidad, no era una vigilancia muy eficiente, pero pensé —debo reconocer que sin atisbo de lógica— que como había estado a punto de que me embistieran una vez, probablemente no volvería a ocurrirme en mucho tiempo. Había llegado a detestar el sonido del despertador y a modo de defensa me despertaba por mi cuenta inmediatamente antes de que sonara. Sin embargo, nunca confié en despertarme sin su intervención.

El sonido del despertador era bastante odioso, pero la alarma de «fuera de rumbo» era peor. Tenía connotaciones funestas: no solo significaba una modificación de la dirección del viento, sino también la probabilidad de su aumento o su disminución. A su vez, esto podía significar que tenía que cambiar las velas sobre cubierta, perspectiva poco agradable en medio de la noche. No obstante, cuando sonaba el despertador subía a cubierta, echaba un rápido vistazo a mi alrededor y volvía a zambullirme en mi saco de dormir.

Pese a mis maldiciones, la alarma de «fuera de rumbo» me permitió mantener un buen rumbo constante. Era un ingenio electrónico que producía un zumbido prolongado e irritante, imposible de ignorar. Si el viento era racheado, el zumbador parecía sonar la mitad de la noche y durante la primera semana rara vez logré más de una hora seguida de sueño. Pero debí de acostumbrarme a tan extraños horarios, puesto que me sentía muy bien y no necesitaba dormir durante el día. No obstante, observé que el cambiar las velas me cansaba enseguida, de modo que decidí emprender cada tarea en forma lenta y cuidadosa. También recordé

las constantes advertencias de Chay acerca de la comida caliente y me obligué a comer caliente por lo menos una vez al día… y a veces tres.

Dediqué la mañana entera del quinto día a manipular velas. El viento roló, por lo que tuve que quitar la percha y trasluchar [2]. No me sentí del todo satisfecha con la forma en que realicé la maniobra cuando la popa cruzó el viento, la vela mayor y la botavara se precipitaron con tanta violencia al otro costado que se oyó un terrible estrépito. Decidí que tenía que idear un procedimiento más seguro para amurar ya que de lo contrario existía la posibilidad de quebrar el palo.

Después de almorzar observé que la velocidad del viento aumentaba a cada cabeceo. El anemómetro señalaba 25 nudos y eso ya era demasiado para navegar a toda vela. Había llegado el momento de tomar rizos. Era la primera vez que intentaba reducir la superficie de la vela mayor por mi cuenta y cuando terminé tuve que reconocer que no era la mejor arrizada que había visto en mi vida, aunque no estaba mal para una aficionada. Se veían algunos abultamientos de la lona y un extraño pliegue, pero no podía perder tiempo: el viento arreciaba cada vez más. Dejé la vela mayor y arrié la *yanki* número uno. Yo prefería las *yankis* a las genovesas, ligeramente más grandes, porque tenían el puño de escota más alto y, por consiguiente, eran más fáciles de arriar y de meter a bordo. Cambié la *yanki* número uno por la número dos, lo que también me llevó un rato, ya que no sabía decidirme por la longitud correcta de la gaza que debía poner en el pujamen de la vela; finalmente escogí la que no correspondía y tuve que cambiarla. También necesitaba adquirir más pericia para arriar las velas. Por el momento, con cualquier intensidad de viento, soltaría las drizas y dejaría que cayeran en el agua. Esto no parecía perjudicarlas y era mucho más fácil halar a bordo una vela pesada que usar el método alternativo de agarrarme a la driza para un descenso controlado y luego luchar con la lona gualdrapeando a mi alrededor.

El ejercicio me dio hambre y traté de encontrar el pan imperecedero para prepararme un bocadillo con pan tostado.

No lo logré. Sabía que lo había puesto a bordo, pero no recordaba dónde. La corteza del otro pan se había enmohecido, pero el interior parecía estar muy bien; de modo que comí la parte

del medio; de cualquier manera, pensé que un poco de moho no me haría ningún daño. Luego puse en marcha el motor para cargar las baterías. Me senté junto al indicador de la presión de aceite, porque parecía haber bastante en los tanques y sospeché que existía alguna filtración, aunque la varilla todavía señalaba el máximo. Al quitar el tapón del orificio de llenado de aceite me inquietó encontrar una cavidad vacía. ¿Era así cómo tenía que ser? El motor funcionaba muy bien y el indicador se mantuvo estático, de modo que un rato después abandoné y pensé que mi falta de conocimientos mecánicos podía resultar nefasta si algo dejaba realmente de funcionar.

5

PRIMEROS CONTRATIEMPOS EN EL GOLFO DE VIZCAYA

Al día siguiente escribí en mi cuaderno de bitácora: «La noche de ayer y el día de hoy han sido horribles». No pude escribirlo antes porque era incapaz de trasladar al papel lo que sentía en aquel momento. Estalló un galernazo [3] y ocurrieron varias cosas, una tras otra, que hicieron que me sintiese envuelta en el desastre. La primera sucedió a las dos de la madrugada, cuando sentí que el barco se aproaba al viento y daba grandes arfadas. El viento soplaba a unos 40 nudos, la velocidad típica del Golfo de Vizcaya, y yo ya había reducido el trapo a un foque pequeño. Subí a cubierta, di una vuelta entera a la rueda del timón y oí un chirrido que, como comprobé luego horrorizada, provenía de la mecha principal. Moví varias veces el timón para ver si el *Crusader* respondía. Respondió. Además, aparentemente, el ruido había cesado. Cuando empezaba a sentir un cauto alivio, oí una especie de detonación bajo el velero este es el fin, dije en voz alta, demasiado estupefacta para advertir que el sonido se había producido a mis espaldas. Cuando por fin me volví y miré el timón automático vi que la rueda del Sailomat colgaba de su cable de seguridad y golpeaba contra la servopala.

Tendida boca abajo, logré izar la rueda a bordo, pero cuando intenté quitar el enganche del cilindro de la caja de cambios descubrí que el perno que lo unía se había torcido y agarrotado. Volví a probar con un martillo y unas tenazas y, entonces, cometí una de mis mayores estupideces: liberé el perno, pero dejé caer el enganche fundamental al que estaba sujeto el gobernalle. No podía creer en lo que veía mientras observaba cómo se hundía lentamente. Todavía conservaba el martillo en una mano, y las tenazas y la mitad restante del perno roto en la otra, pero perdía lo más importante. Los reproches que me hice a mí misma fueron

atroces.

Ahora de nada sirven las lamentaciones, me dije. Y me dediqué a la tarea de arriar velas y asegurarlo todo en cubierta, previendo el mal tiempo. Pero, invariablemente, un error sigue a otro y el siguiente me costaría una tarde entera de peligroso trabajo. En un esfuerzo por asegurar el foque sobre la cubierta se me escapó la correspondiente driza. Entonces comprendí que no podía alcanzarla sin incorporarme, lo que significaba correr el riesgo de salir arrojada por la proa inclinada. Decidí que era más seguro dejar prendida la driza y atar la vela abajo, de la mejor manera posible. Lo hice y ajusté la driza al chigre del palo para evitar que se desollara. A la mañana siguiente, cuando subí a cubierta, comprendí la tontería que había hecho porque, durante la noche, la driza se había desprendido de la vela y ahora estaba arrollada alrededor de los separadores, de los obenques, de la driza de bandera y de la antena. Tendría que subirme al palo para recuperarla.

La driza estaba aproximadamente en el primer tercio del palo. Veía el extremo inmediatamente debajo de los separadores. Aguardé hasta mediodía —momento en que suponía que iba a cesar el viento—, me puse mi traje de agua y las sujeciones de seguridad, y comencé a trepar al palo, sujetándome y soltándome en cada estribo. Los bandazos del barco eran mucho más pronunciados en la arboladura y parecían esforzarse en hacerme caer. Finalmente alcancé el extremo de la driza y la solté de los separadores. Di un tirón con la esperanza de hacerla caer, pero permaneció sujeta. En buen berenjenal me he metido, pensé. No sabía qué hacer en esa posición y, de todos modos, me daba vueltas la cabeza, de modo que volví a bajar a cubierta para reflexionar sobre el problema. Pero pensar no es fácil cuando la embarcación danza violentamente y una está mareada. Por último logré elaborar un plan: subir hasta los separadores, coger el extremo de la driza, echarla sobre los separadores, aferrarla, pasarla alrededor de los obenques superiores, desarrollarla cuatro veces alrededor del estay superior y después… un momento: había algún fallo en aquella delirante operación. En algún punto del proceso tendría que soltarla, en cuyo caso se enroscaría en algún otro lado. No obstante, tendría que intentarlo. Volví a subir al palo, esta vez sin aferrarme en cada estribo, sino confiando en la suerte y en una buena sujeción, por lo que subí con

una rapidez mucho mayor. Una vez en la arboladura me até al palo con mi arnés de seguridad e intenté echar el extremo de la driza sobre los separadores, cronometrando exactamente los gestos con el período de balanceo del velero para poder cogerla cuando retornaba. Pero no sirvió de nada: no pude liberar la driza. No obstante, estaba aprendiendo… Antes de descender del palo, até un cabo libre al extremo de la driza errante para no tener que subir a tanta altura la próxima vez; en el ínterin bajé, me tendí en mi litera y recuperé el equilibrio. Más tarde logré bajar el extremo de la driza del palo; lo aferré con tanta fuerza que casi la estrangulé.

Mientras duraron las operaciones, el *Crusader* navegó muy bien por su cuenta, aunque con rumbo erróneo. Aún debía enfrentarme con otra ardua tarea: la de fijar el gobernalle suelto al Sailomat. Al caer la tarde navegaba otra vez en dirección correcta, pero me sentía profundamente abatida. A solo seis días de la salida, me dije a mí misma, y ya tropiezo con estos problemas.

Aquella noche llamé al padre de Rob y le pedí que solicitara a Sailomat el envío de un gobernalle de repuesto a las Islas Canarias. Allí tenía un encuentro programado con el *Daily Express* y esperaba llegar una semana más tarde. La noticia de que Rob mantenía una buena velocidad me alegró y después de prepararme una merienda de patatas y remolachas hervidas, además de unos huevos escalfados, recobré el ánimo.

El jueves, cuando se cumplió una semana de mi salida de Dartmouth, fue un día muy productivo. Dediqué varias horas a calafatear el cuartel de la escotilla de popa, por donde sospechaba había entrado el agua en los pañoles. Yo había contado los golpes de la bomba de pañol todos los días, así que pronto descubriría si era esta la causa del mal. Sabía que todas las embarcaciones pierden por algún sitio y que es normal tener que achicar cada día un poco los sollados y los pañoles. De cualquier modo, pensaba que el *Crusader* hacía más agua de la que es habitual. También ajusté el casquillo del prensaestopas de popa (por donde el árbol de la hélice atraviesa el casco), porque parecía gotear demasiado.

Después que lo hice recordé, de improviso, en dónde había guardado el pan imperecedero. Cuando lo busqué había revuelto todo el interior del barco sin encontrarlo, pero lo había guardado debajo de la sección de la bodega donde almacenaba los sacos de

frutas y verduras, que eran los elementos más pesados de todo lo estibado a bordo. ¿Cómo se me había ocurrido guardarlo allí? Me despellejé un poco más las manos durante el reordenamiento de las verduras y más tarde me permití el lujo de lavármelas con agua dulce. Mis manos estaban en un estado lamentable, con varios tajos que no parecían cicatrizar bien, probablemente a causa de que tocaban con demasiada frecuencia el agua salada. Además estaban muy sucias: lavarse las manos con agua salada no es muy saludable, especialmente cuando está fría. Aquella vez las lavé con agua dulce, tibia y jabonosa, y, luego me hice la manicura. La diferencia era enorme y pensé que mis manos volvían a tener un aspecto respetable.

Después del tiempo tormentoso del día anterior el viento soplaba con levedad, por lo que decidí izar las velas más grandes. Pero en cuanto terminé de izarlas se levantó más viento y tuve que apresurarme a arriarlas de nuevo. ¡Maldición! La velocidad del viento había pasado de la nada a 25 nudos en cuestión de segundos. Con gran dificultad arrié la vela mayor, la arricé y la sustituí por una de las *yankis*, la más pequeña… e inmediatamente volvió a desaparecer el viento. Todo aquello resultaba desesperante. Durante el resto del día, el viento subió y bajó como un yoyo: a veces muy fresco, con 25 nudos, y otras veces como un leve céfiro. Con una tripulación completa, mantener el ritmo de los cambios habría sido posible —y, en una regata, también necesario—. Pero yo estaba sola y debía recorrer 30 000 millas: tener que trabajar como una loca izando y arriando velas, según la fuerza de cada viento, habría significado un duro esfuerzo para obtener con él escasos beneficios. Sin embargo, tendría que haber hecho ese esfuerzo, puesto que la progresión había sido, en general lenta: había navegado alrededor de 700 millas, aunque solo podía contar 600 en el rumbo correcto.

Me detuve a pensar en el incidente de la driza y en los problemas que puede plantear un descuido (o la inexperiencia náutica). Me alegraba —ahora que había quedado atrás— de haber subido al palo sin más consecuencia que unas cuantas magulladuras. En puerto me había aterrorizado la perspectiva de semejante paso y nunca imaginé que realmente tendría que subir a la arboladura. Fue Chay quien sugirió que, en las dudas, hiciera clavar estribos en el palo y ahora me alegraba mucho de haberlo

hecho. No puedo imaginar cómo se las arreglaron Knox-Johnson y sir Francis Chichester sin estribos, aunque recuerdo que este último nunca tuvo que subir a la arboladura… gracias a su maestría y a su buena suerte, supongo.

En cuanto al equipo de seguridad, no era práctico para llevarlo puesto todo el tiempo: me entorpecía los movimientos, no solo cuando trepaba al palo, sino también en cubierta. Rob me había contado que en la primera Regata Whitbread Alrededor del Mundo lo había utilizado muy pocas veces porque significaba un estorbo cuando era necesario hacer algo velozmente. Mi situación era distinta: no estaba en una carrera y abrigaba la esperanza de que no se repitieran a menudo las situaciones críticas. Pero seguía teniendo muy en cuenta el peligro de caer por la borda. En cubierta me sentía vulnerable casi en todo momento, aunque no creía que la solución fuera un accesorio de sujeción. Más valía estar atenta, constantemente vigilante y en todo momento consciente del peligro.

15 de septiembre (Día 7)

Acabo de llevarme un susto espantoso. Observaba el timón automático tratando de dilucidar de dónde provenía el leve, pero ahora continuo, chirrido, cuando vi una grieta en la abrazadera principal. Era un milagro que no se hubiera desprendido por completo. La he atado con una cuerda al carel, lo que, posiblemente, no servirá para mantenerla unida, pero sí para evitar que caiga al agua, si no se desprende por completo.

Aquella tarde debía llamar al *Daily Express*, de modo que incluí otro mensaje urgente para Sailomat, esta vez solicitando una abrazadera de recambio.

Constantemente me maravillaba de lo fácil que era hablar con la gente en Inglaterra. A veces les oía tan claramente como si hablaran desde la acera de enfrente. Limité mis llamadas a una cada tres días.

Después de las Canarias tendría que conformarme con una semanal, puesto que la radio consumía mucha energía de la batería. Llamar a Andover no era tan importante, puesto que Rob no estaba allí, aunque era la única forma de tener noticias de él. Además, yo nada podía hacer si él se encontraba en dificultades. En la primera Regata Alrededor del Mundo habían muerto tres personas; hacer carreras en grandes balandros y con mar gruesa durante meses enteros es un deporte que implica graves riesgos. No me atreví a pensar en que le podría ocurrir algo a Rob; yo me contentaba con saber que él estaba en algún sitio… Ni siquiera era importante saber exactamente dónde, siempre que me aguardara para reiniciar juntos algún día, en el difuminado futuro, nuestra vida.

En el *Daily Express* se mostraron ansiosos por saber cómo iban las fotografías, de modo que les aseguré que había tomado centenares de hermosas instantáneas. Tan pronto como abandoné la radio cogí la cámara para averiguar cómo funcionaba. El propósito del encuentro en las Islas Canarias consistía en que yo les entregara las películas, el filme para la ITN y un fragmento escrito sobre mis singladuras. A mi vez, recibiría correspondencia y, con un poco de optimismo, los recambios que Sailomat enviaría por avión. No entraría a puerto: una lancha saldría a mi encuentro y nos reuniríamos en alta mar.

Ahora hacía más calor. Me encontraba a la altura de la costa de Portugal, pero me mantenía mar adentro, por que las corrientes son muy fuertes en esta costa. Me alegré de poder usar *shorts* y camisetas en cubierta y de no volver a padecer la impresión del frío cuando me salpicaba la espuma.

Boris empezó a aventurarse por cubierta y a explorar su territorio de arriba. Aunque mantenía el equilibrio, pensé que era demasiado curioso para su propia seguridad. Cuando el mar estaba encalmado, las escotas subían y bajaban, mientras la vela se hinchaba de viento y luego se plegaba. Boris estaba decidido a descubrir la causa de tan extraño fenómeno. Le distraía tanto aquello que, cada vez que lo bajaba para tratar de distraerlo, ignoraba lo que yo trataba de mostrarle y subía de nuevo a examinar las escotas. Yo contenía el aliento mientras Boris se balanceaba en el carel, alrededor de la borda del velero, y se

estiraba para tantear la escota con una pata. No sabía cómo podía advertirle del peligro. Pensé en bajarlo hasta el agua, para hacerle saber que allí abajo había algo desagradable; pero pensé que si se debatía y se soltaba, nunca me lo perdonaría a mí misma. Tuve que permitirle recorrer la cubierta con buen tiempo para que fuera acostumbrándose, ya que se sentiría muy desdichado si lo ataba a algún sitio. Me limité a abrigar la esperanza de que disminuyera la atracción que le producía la novedad de las escotas en movimiento. Entre tanto, me inquietaban las precarias situaciones en que se colocaba y adquirí la malsana costumbre de llegar a cubierta y, antes que nada, buscarlo en la estela del agua.

Lamenté que los días no fueran más largos. La luz nunca parecía durar mucho y me resistía a usar las baterías. Todavía había muchos trabajos que realizar e invariablemente trabajaba todo el día, tomándome tiempo, en ocasiones, para instalar una cámara fotográfica y tomar instantáneas de lo que hacía. Todavía entraba agua en los pañoles, de modo que taponé las taquillas de la bañera con intención de que pudieran soportar el tiempo tormentoso que finalmente llegaría. No es que pensara en el temible paralelo 40, pero existía la posibilidad de uno o dos temporales en las 6000 millas que aún tenía que recorrer para llegar a las más altas latitudes. Otra tarea importante consistía en asegurar todos los objetos pesados que había a bordo, tales como el tanque de combustible y la balsa salvavidas. Esto suponía hacer agujeros, ajustar cáncamos y armellas, y hacer cinchos de cabuyaje[4] para afirmarlos.

El sol era excesivo para estar en cubierta durante largos períodos. Sin embargo, un día pasé cuatro horas sustituyendo la unidad básica del timón automático por una de recambio. Quedé satisfecha con el resultado: el timón automático parecía funcionar mejor y el ejercicio me familiarizó con el funcionamiento de tan extraordinario y fiel instrumento. No necesitaba hacer muchas reparaciones en cubierta, pero sí abajo. Andrew me había advertido que de cuando en cuando engrasara los mecanismos de dirección, así que bajé por la escotilla de popa con el bote de la grasa y contemplé la serie de brazos y piernas de acero que componían el sistema principal de gobierno del barco. Después de observar un rato, seguía sin estar segura de lo que necesitaba ser atendido, de

modo que me limité a poner un poco de grasa en las partes que ya parecían engrasadas: tarea repugnante si se tiene en cuenta que no contaba con un aplicador, por lo que tuve que usar los dedos. ¡Buaj!

También me había dicho Andrew que vigilara las baterías. Tenía tres hermosas baterías nuevas y estaba decidida a que no tuvieran el mismo destino que las que había visto cuando Chay se hizo cargo del velero. Pensaba tratar a las mías con amoroso cuidado. Boris decidió ayudarme y se llenó las patas de grasa anticorrosiva, lo que no le importó demasiado.

Los días transcurrieron rápidamente y sin acontecimientos sobresalientes. El viento era notablemente flojo y tuve que buscar mi vela más liviana y grande, la ghoster, e izarla en el estay superior. Aun con esa vela, solo alcanzaba una media de un nudo y medio o dos. Tenía alrededor de mil pies cuadrados de lona, aunque de poco peso, naturalmente, por lo que no representaba ningún esfuerzo izarla. El genovés, mi vela de mayor superficie después de esa, era lo bastante grande para cubrir el techo de una casa. Arriarla con viento fuerte era un trabajo endemoniado. Me parecía que no contaba con manos suficientes e invariablemente terminaba luchando para librarme de sus voluminosos pliegues cuando caía a mi alrededor en la cubierta de proa. Si caía en el agua una gran parte del genovés podía llevarme diez minutos halarlo mientras el océano y yo luchábamos por su posesión. En esos casos me dolían los brazos y perdía el aliento. Pero cuando era necesario, no tenía otra alternativa que izarlo. Yo misma había elegido un velero de 16 metros, que necesitaba grandes velas para moverse y ahora no podía quejarme del esfuerzo que debía realizar para manipularlo. A diferencia de lo que les ocurre a las tripulaciones de regatas, yo al menos contaba con mucho tiempo para hacer los cambios de velamen y no necesitaba tener la vela aparejada para aprovechar al máximo el viento (si había probabilidades de que soplara). Me mantenía siempre por debajo de ese límite, pasando a velas más pequeñas ante la duda; en consecuencia, nunca sufrí ningún daño grave en el velamen.

Con los vientos leves y variables de aquellos días, la alarma de «fuera de rumbo» zumbó larga y persistentemente… hasta que un día enmudeció. Abrí la caja del instrumento y le di unos golpecitos

que le hicieron funcionar un rato más, pero enseguida renunció definitivamente. Aunque me molestaba, no esperaba que me diera semejante muestra de desconsideración; me obligó a despertarme por mi cuenta, aproximadamente cada hora, para comprobar el rumbo. No obstante, pronto me habitué a la nueva situación y descubrí que aunque no pusiera el despertador, despertaba aproximadamente cada hora y media. Para facilitar la verificación del rumbo instalé el compás de repuesto en la mesa de la cámara, por lo que solo tenía que sentarme en mi litera y enfocarlo con la linterna.

El Día 12.º vi una serie de barcos que me confirmaron que estaba en el paralelo de Lisboa. Por fin avanzaba rápidamente. La singladura anterior me había llevado a 350 millas de distancia de las Canarias y empecé a considerar la idea de acercarme, a tierra. Me parecía que realmente podía llegar. Me puse en contacto con el *Daily Express* y les informé sobre la hora calculada de mi arribo. Se mostraron muy deseosos de que llegara de día porque así podrían tomarme algunas fotografías.

Durante aquellos calurosos días pasé la mayor parte del tiempo abajo, leyendo y escribiendo cartas. Mi asiento predilecto estaba junto a la mesa de cartas; allí podía apoyarme contra uno de los cuarterones del mamparo y poner los pies sobre la mesa.

Durante unos días me había sorprendido, en determinados momentos, un ruido extraño que sonaba como una abeja atrapada en un tarro. Parecía que el fantasma de la alarma de «fuera de rumbo» bajaba por los cables eléctricos desde la caja de instrumentos y desaparecía por detrás de la mesa de cartas. Presté atención a los cables hasta que la lógica decidió que el sonido no podía provenir de aquello, aunque no se me ocurrió otra explicación. El Triángulo de las Bermudas se cruzó por mi mente, pero enseguida comprendí que si unos seres extraños del espacio exterior (o de la tenebrosa Rusia) tenían la intención de manifestarse, no lo harían como una abeja encerrada en un frasco. Una tarde desapareció el sonido, pero a la mañana siguiente volví a oírlo. Parecía salir del cajón inferior de la mesa. Lo abrí y encontré al fin el origen del fantasmal zumbido. ¡Era mi pequeño cronómetro! Lo saqué y lo contemplé, incrédula. Pero no era un

error: el instrumento zumbaba. Entonces observé un pequeño botón de «alarma» a un costado. Seguramente lo había apretado días atrás sin darme cuenta. Después del incidente, me sentí decepcionada de que un problema tan misterioso hubiese encontrado una solución tan vulgar.

21 de septiembre (Día 13)

Otra vez calmas. ¡Qué aburrimiento! Ahora me encuentro a 280 millas de Lanzarote, pero no avanzo muy velozmente. He estado calculando la amplitud del sol para verificar mi compás y descubrí un error de
9°.
[Más adelantado el viaje aprendería mucho acerca de errores de compás; los
9°
que yo tan ingeniosamente había descubierto eran correctos, pero solo por casualidad]. ¡Abrigo grandes esperanzas de encontrar Lanzarote!

Dos días más tarde telefoneé al *Daily Express* y me enteré de que estaban muy preocupados ante la perspectiva del encuentro previsto. Yo no. En ese momento escribí:

Si no aparecen o si hay mal tiempo, mala suerte. Yo seguiré mi camino. Me niego a entrar, a puerto, a menos que sea absolutamente indispensable. Y aunque necesito esas piezas del piloto automático y mi correspondencia, prescindiré de todo si no hay otro remedio.

Por la tarde tomé la altura solar, según la cual me encontraba a unas 40 millas al noroeste de la isla de Fuerteventura. Alteré levemente el rumbo para aproximarme al punto medio de la isla.

Esperaba encontrarme a 20 millas de la costa cuando llegase la luz del día. Durante la noche no vi luces, pero recordé que no hay ciudades en ese lado de la isla, aunque el saberlo no impidió que me pusiera nerviosa. A primera hora de la mañana escudriñé ansiosamente la bruma con la obsesión de ver tierra. Cuando salió el sol, la niebla se elevó lentamente y sentí la sorpresa y el placer de ver que por debajo de ella, iba asomando un escarpado litoral.

Muy exaltada, escribí en el cuaderno de bitácora:

«¡Tierra! ¡Avisté tierra!».

El placer que me proporcionó descubrir que navegaba correctamente fue semejante al que debe sentir un gato que se ha tragado a un canario. Inmediatamente intenté comunicarme con Inglaterra a pesar de lo temprano que era, pero quedé desplazada por otro millón de madrugadores. Avancé a buena marcha a lo largo de la costa de Fuerteventura, pero hasta media tarde no vi la isla de Gran Canaria, donde se celebraría el encuentro. Se extendía a proa y por estribor. Cuando tuve la dirección correcta orienté el velamen y puse rumbo a Las Palmas. Finalmente logré comunicarme con el *Daily Express* pero ya no había tiempo de concretar la cita para ese mismo día. Probablemente no llegaría al puerto exterior de Las Palmas hasta después de anochecer, por lo que pedí al *Express* que transmitiera el mensaje al fotógrafo que me estaba esperando en la isla.

Ronceé hasta la punta de la isla, arrié las velas y floté al garete hasta el amanecer. Estaba disgustada por la pérdida de tiempo y en ningún momento dejé de pensar que podría haber dejado atrás Las Palmas e ir hacia Sudáfrica. Pero había aceptado una cita diurna, por lo que no tuve otra alternativa que tragarme la impaciencia. Con las primeras luces enfilé hacia el faro del extremo norte de la isla. Comprendí que me había alejado más de lo necesario y dieron las nueve antes de que me encontrara a una milla de la torre del faro. Mi carta de navegación, de pequeña escala, no mostraba por qué lado de la estrecha península debía entrar a puerto. Llamé a los prácticos para averiguarlo. Me informaron que debía ir por el lado este. Hablé también con el fotógrafo, que me aguardaba en la caseta de los prácticos. Le dije que me llevaría dos horas llegar al punto de

encuentro y acordamos que la lancha me acompañaría costa abajo unas cuantas millas.

Exactamente dos horas más tarde me abrí paso a través de los buques fondeados, apiñados alrededor de la embocadura del puerto, y busqué la embarcación que debía salir a mi encuentro. No vi nada que ni remotamente se le pareciera, salvo la lancha de un práctico que iba de un lado a otro entre dos cargueros. Yo no podía cruzar la entrada ni permanecer donde estaba, por lo que seguí navegando lentamente más allá del límite del puerto, esperando ver a cada momento una pequeña barca llena de rostros sonrientes. Pero no apareció y empecé a sentirme muy desconcertada.

Tres horas después estaba al pairo cinco millas más allá de la barra, y tan furiosa que podría haber asesinado a alguien. Aún veía la boca del puerto y tenía la certeza de que no había salido ninguna lancha. No obtuve respuesta cuando llamé a los prácticos y lloré con lágrimas de frustración e ira. Ya podría haber estado lejos de aquellas malditas islas, en dirección al Cabo de Buena Esperanza.

La marea bajaba, y el viento había cambiado: ahora soplaba directamente desde la boca del puerto. Me habría llevado horas retroceder. Y probablemente ya habría caído la noche cuando llegara, si me decidía a hacerlo. Era incomprensible que tuviera que aguardar tanto tiempo a gentes que solo tenían que recorrer media milla, mientras yo había viajado más de 1600 para encontrarme con ellos. En mi vida me sentí tan violenta ni conocí tan impotente frustración.

Finalmente me comuniqué por radio con el *Daily Express* de Londres. No tenían la menor idea de lo que podía haber fallado y acordamos un nuevo punto de encuentro veinte millas más al sur. Esto significaba otra desdichada noche al pairo, con viento fuerte y racheado, y muy pocas oportunidades de dormir. Pero necesitaba los recambios y comprendí que, además, tenía una obligación con el periódico.

La cita, que había esperado con tanta ilusión, no fue un acontecimiento dichoso y yo apenas estaba en condiciones de dirigirle la palabra al fotógrafo. Posé para él, traté de sonreír, recogí mis recambios, entregué las películas y luego me sentí sorprendida y decepcionada al ver que no había ninguna carta para mí. Hasta meses más tarde no supe que no habían llevado mi correspondencia

a la cita.

6

PERDIDA PARA EL MUNDO EXTERIOR

Lejos de la isla, y otra vez en aguas claras, sentí que me reanimaba. Aquella noche escribí en mi cuaderno de bitácora:

> ¡Ciudad del Cabo, allá voy! Gran Canaria todavía es visible a la distancia, maldita sea. No me importaría nada no volver a ponerle los ojos encima... salvo en el camino de regreso, naturalmente. El viento sopla entre 20 y 30 nudos y solo llevo la vela mayor, arrizada, y el foque n.º 2, pero el resultado parece bueno. El barómetro desciende y me pregunto qué vendrá. Ahora que tengo los recambios me siento más tranquila, pero si todos los encuentros son así, este será el primero y el último.

Luego decidí ver el lado bueno de la cuestión y me eché a reír cuando recordé cómo había reaccionado Boris ante la lancha que salió a mi encuentro. A cierta distancia le interesaban todas las cosas, pero esta vez, cuando realmente se acercó una embarcación, se erizó, escapó hacia abajo, se ocultó en una gaveta vacía y se negó a salir hasta que desapareció la lancha.

Al atardecer el viento cambió a flojo y variable. Esforzándome en poner tantas millas como me fuera posible entre la tierra y yo, trabajé duramente cambiando velas y al caer la noche me vi recompensada con la desaparición de las Islas Canarias en el horizonte.

Aquella noche no pude dormir bien debido al intenso tráfico marítimo y a la mañana estaba muy ojerosa. Pero cuando me encontré en cubierta bajo el temprano sol me alegré de haber podido encontrar las islas. Me hizo sentir mucho más contenta con

respecto a mi habilidad de navegante y ahora confiaba en que también sabría encontrar el Cabo de Buena Esperanza. Ante mí se extendían 6000 millas de mar desierto… Desierto, al menos, en la ruta que yo había escogido, la «ruta alisia» curva utilizada por los antiguos buques de vela. Una línea loxodrómica a Ciudad del Cabo significaría atravesar una gigantesca zona de alta presión, lo que representaba muy poco viento y una navegación muy lenta.

La tarde del Día 20 escribí en mi bitácora:

> *De hecho, este es el clima más exasperante con que me he tropezado. En un momento dado no hay nada de viento y minutos más tarde sopla entre 20 y 30 nudos. ¡Hasta el momento ya he hecho catorce sustituciones de velas en el día de hoy! Extrañamente, no se ven nubes; son unas condiciones climáticas muy peculiares. Pero la velocidad es buena, navego en el rumbo correcto y es posible que logre dormir esta noche si el viento deja de arreciar y amainar alternativamente. A las 2 comí un enorme plato de patatas fritas, guisantes, huevos y pepinillos, lo que probablemente me bastará hasta mañana. Creo que no he adelgazado desde que salí, a pesar del ejercicio y los irregulares horarios de comida.*

El Día 21 me quejé en mi cuaderno de bitácora de dormir muy poco, de tener las manos doloridas, de ver demasiados barcos y del escaso viento. Decidí que necesitaba una recompensa y llamé al padre de Rob y a Maureen. Me enteré de que el *Great Britain* II había llegado más al sur que los demás veleros de la regata, pero todavía no había alcanzado los vientos del oeste que buscaba. La llegada a Ciudad del Cabo está prevista para tres semanas más tarde, el 5 ó 6 de octubre (casi duplicaban mi velocidad). Maureen me contó que Chay cruzaba el Atlántico en el trimarán *Great Britain* III, con la intención de batir el récord de velocidad. Había esperado una borrasca antes de partir, lo que me pareció extraño, aunque supongo que era lógico. Las novedades me animaron.

Después de la llamada telefónica decidí que lo que quería en ese preciso momento era un pomelo. No los había probado antes

porque se mantenían más tiempo que las otras frutas, pero en ese instante realmente ansié comer uno. Los arcones de las frutas y de las verduras emanaban un olor repugnante, por lo que resolví clasificarlas y tirar todas las que estuvieran podridas o fueran sospechosas. Quité las galletas y los paños de cocina desechables que, extrañamente, estaban colocados encima de las patatas. Finalmente llegué al núcleo del olor. Cuando levanté una pesada bolsa se desfondó y cayó una nauseabunda masa de patatas podridas.

Corrí a buscar mis guantes de goma. Armada con estos y con un recogedor volví a acercarme al arcón. El olor era ahora tan repugnante que retrocedí llena de asco. Pero tenía que hacer algo o abandonar el barco. Inspiré profundamente y volví a sumergirme en el pegajoso revoltijo. Aquella fue una de las tareas más repulsivas que he hecho en mi vida. Después de limpiar el armario, lo lavé con desinfectante y clasifiqué el resto de las frutas y verduras. La otra bolsa de patatas estaba buena, lo mismo que los pomelos, las naranjas y algunas de las manzanas.

Yo estaba tan sucia que sacrifiqué la ropa que tenía puesta, ya que no podía permitirme el lujo de derrochar agua dulce para lavarla. Me higienicé de la cabeza a los pies y me puse polvos de talco. No sabía con certeza para qué servían, pero suponía que con su arrollador aroma debían de tener otro uso que el de proteger las nalgas de los bebés. Así era. Después de aplicármelo no solo me sentí limpia, sino que su fragancia cubrió el olor emanado de las patatas podridas. También limpié la cabina y el pomelo me supo de maravillas.

Al día siguiente (Día 22) cumplí el último trabajo pendiente. Calafateé el cuartel de la escotilla principal para poder cerrarla correctamente de modo que quedara razonablemente hermética e impidiera la entrada de agua. Todavía debía tomar algunas precauciones contra el mal tiempo, como volver a ajustar los bancos de la cocina y estibar bien algunos alimentos. No quería imaginar el desastre que se produciría si se caía la leche u otros artículos e iban a parar encima de la radio, que estaba enfrente.

Después inspeccioné mis instrumentos electrónicos o, mejor dicho, quité los pequeños tubos desecadores para ver si se habían puesto de color rosa a causa de la humedad. El rótulo decía que si

estaban de color rosa —y lo estaban— debía colocarlos en un armario ventilado hasta que recuperaran su color azul natural. Yo no tenía ningún armario ventilado (pocos veleros cuentan con alguno), pero los metí en una cacerola dentro del horno. Lamentablemente, me ocupé en otra tarea y cuando fui a retirarlos del horno habían adquirido unas extrañas formas y estaban negros… es decir, perfectamente asados. Afortunadamente tenía uno de recambio, por lo que, a partir de ese momento, me vi obligada a cambiarlo constantemente de lugar, de un instrumento a otro, según el que me parecía más húmedo.

1.º de octubre (Día 23)

Un nuevo mes: esto es bueno. También progresos: ayer cerca de 147 millas y hoy 120. El viento cesó, pero todavía hay mar gruesa, lo que hace que el Crusader se balancee desagradablemente. A veces el genovés y la vela mayor cuelgan flojos, o bien el genovés retrocede y gualdrapea como un ganso enloquecido.

Durante unos días hubo viento fuerte y creí que por fin había alcanzado los esperados alisios. Pero luego roló al noroeste y cesó, volvió a arreciar y amainó, y así sucesivamente hasta que pensé si no me encontraría en un lugar del océano que no correspondía a mi rumbo. Se me ocurrió, estúpidamente, abandonar el barco y resolví revisar mi equipo de salvamento, que estaba dispuesto junto al cuartel de la escotilla. Me llevó la mañana entera reorganizar el equipo, lo que me proporcionó una sensación misteriosa y desagradable, especialmente cuando me recordé a mí misma que debía llevar el bichero para ahuyentar a los tiburones… preguntándome de paso si eso no los enfurecería en lugar de alejarlos. Algunos de mis artículos «para abandonar el barco» se encontraban en un enorme arcón, junto a los escalones de la escotilla. Allí guardaba melocotones en lata, zumos de fruta, pasteles de carne, nata, *goulash*, una pesada bolsa de plástico con

mi equipo de primeros auxilios, la sirena de niebla, cabos, un evaporador de sal para el agua, el heliógrafo, diez tabletas de chocolate grandes, crema de manos medicinal y otros artículos. También había allí varias bolsas de ropa, herméticamente cerradas para protegerlas de la humedad. En la parte superior había un chaleco salvavidas y arreos de sujeción. Debajo de los peldaños y muy a mano estaban las bengalas para hacer señales de socorro, la radio de emergencia, de corto alcance, y un bidón de agua de cinco galones. En conjunto, una verdadera mole para arrastrar en caso de necesidad. Decidí cuáles eran las prioridades, preparé una lista y la adherí a la portezuela de la escotilla. Si me enfrentaba con la decisión de abandonar el barco no tendría que empezar a pensar lo que me convenía recoger primero.

Poco después de dejar atrás las Canarias empecé a perder la noción del tiempo. Aunque todos los días escribía la fecha en mi cuaderno de bitácora, no tenía conciencia de los días en el sentido acostumbrado: no había nada que diferenciara a un jueves de un domingo, por ejemplo. De modo que, con gran sorpresa, el 4 de octubre descubrí que había transcurrido una semana desde el encuentro en Gran Canaria. No podía esperar ningún contacto humano (excepto a través de la radio) durante los dos meses y medio siguientes en los que probablemente tendría otro encuentro a la altura de Ciudad del Cabo.

Para la mayoría de las personas, el rasgo amedrentador del viaje habría sido las períodos que pasarían a solas. Para mí eso no era nada importante, ya que puedo pasarlo muy bien sin gente. Esto debe de tener algo que ver con mi naturaleza, pero no está totalmente desvinculado de los años que pasé en estrecho contacto con los aspectos triviales y superficiales de la naturaleza humana… sobre todo en las peluquerías. Una noche debí de pensar en ello con mucha vehemencia, porque escribí en la bitácora:

> *He oído decir a la gente que Fulano de Tal no soporta a los tontos. Bien, yo conseguí aprender a aguantar a los tontos porque no quería exponerme a la crítica. Pero toda la simpatía que me vi obligada a generar me llevó a extremos de disgusto. Ahora descubro que ni siquiera tengo paciencia para charlar*

de las trivialidades de la vida con personas que me resultan tan poco interesantes como sus temas de conversación. Por encima de todo, esto es lo que me ha llevado a preferir el silencio, porque no poseo la fuerza mental ni los malos modales necesarios para decirle a la gente que sus pequeñeces me matan de aburrimiento. Esto debe de sonar arrogante, pero no veo ninguna posibilidad de mantener ninguna relación valiosa con cierto tipo de gente.

Resulta interesante reflexionar en cómo me afectará el viaje. No creo que sea probable que me vuelva más gregaria, aunque esto no significa que me desagrade todo el mundo; por el contrario, hay personas que me interesan enormemente y en cuya compañía encuentro gran placer, aunque en pequeñas dosis. Naturalmente está Rob, con quien podría pasar todos los minutos de mi vida perfectamente a gusto. Quizá por esa razón, estar separada de él no me parece una tribulación terrible... puesto que ha sido porque yo lo he querido. Él ahora forma parte de mí y no necesito su presencia como un recordatorio constante. Con él soy feliz, estemos juntos o separados.

Por su parte, Rob es gregario: le gusta la gente y hace amistades con facilidad. Posee una personalidad efusiva y extrovertida, lo cual es una verdadera suerte para mí, porque Rob me ofrece un respaldo tras el cual ocultarme cuando las actividades sociales se ponen pesadas.

Ahora que he superado el trauma de la partida y me he asentado en la rutina de vivir a bordo de mi hogar de dieciséis metros me encuentro pensando más en el pasado.

Mis pensamientos se retrotrajeron a los años que había pasado en Europa, especialmente en Viena, que me habían librado de la mayor parte de mi introspección. Era una suerte, porque de lo contrario ahora, con tanto tiempo para pensar, me habría sumido

en una orgía de desesperación por el estado del universo, o por el futuro de la humanidad, o por algo semejante. Mientras tomaba un Martini dulce ante la mesa de las cartas de navegación, me alegré de que aquellos años turbulentos hubieran quedado atrás. Mi mundo se había vuelto muy pequeño y, si prescindimos de los elementos, sereno y pacífico. El mundo podía estallar en mil pedazos y yo seguiría sin comprenderlo y sin preocuparme demasiado por ello. Volví a replantearme la vieja pregunta: ¿será escapismo? No me importaba. El mundo y sus habitantes eran demasiado remotos para que considerara sus opiniones y dado que todavía no había llegado a la etapa de responderme a mí misma durante estas deliberaciones, tampoco era probable que me contradijera.

Estas reflexiones se veían invariablemente interrumpidas por un cambio de viento o porque mi estómago me recordaba que había cosas más importantes que la filosofía. Por otro lado, todos los momentos de calma los pasaba pensando. Tenía centenares de libros, principalmente novelas o autobiografías, y alrededor de una docena de ellos dedicados al arte y las antigüedades. Después de casi un mes en el mar y aguardándome todavía la parte más larga y peor del viaje, necesitaba leer autobiografías de tipo aventurero: obras como *Annapurna* y *South Face*, de Chris Bonington, además de *Seven Years in Tibet*, cuyo autor era un prisionero de guerra austriaco. Estos y las obras escritas por navegantes solitarios eran en cierto modo semejantes, y yo buscaba similitudes y comparaciones. Me sorprendió enterarme de que las razones por las que Chris Bonington intentó escalar el Annapurna coincidían casi exactamente con mis motivos para navegar alrededor del mundo:

> *La satisfacción de explorar nuevos terrenos... y, quizá más importante aún, de explorar las propias reacciones ante experiencias nuevas y a veces apremiantes. Existe la belleza pura y la grandiosidad de las montañas, el tranquilizador bálsamo de la soledad. Y por debajo, la corriente del peligro: porque en eso consiste el montañismo, en arriesgar la propia vida según el criterio de uno mismo, corriendo peligros ya calculados. Esto no significa lanzarse ciegamente al riesgo ni*

buscarlo por el riesgo mismo. El alpinista obtiene satisfacción colocándose en una situación potencialmente peligrosa y, luego, mediante su propia pericia y experiencia, hacer que resulte segura.

La aventura de Chrís Bonington me parece más peligro y aterradora que la mía, pero probablemente él no estaría de acuerdo. Cada uno a lo suyo: tal vez una tonelada de agua amenazante y estrepitosa en una oscilante cubierta de proa le horrorizaría tanto como me mortificaría a mí bajar la vista para ver un muro vertical de hielo. Lo que tienen en común ambas aventuras es el elemento de supervivencia y eso es lo que da a las cosas más rutinarias, como la manipulación de las velas un sabor distinto… algo muy diferente al tipo de peligro que se corre al cruzar una calle del centro de Londres.

Pasé a la altura de las Islas del Cabo Verde el 4 de octubre (Día 26), a unas cien millas al este. Pero no creo que, ni pasando a diez millas, las hubiera visto. Habrían quedado ocultas por el fino polvo del siroco que soplaba desde el Sahara. Estaba en todas partes, dejaba su capa de color naranja en cubierta y en mis hermosas velas nuevas. Hacía un calor infernal y yo casi desprendía vapor. Los cambios de vela me llevaban el doble de tiempo que de costumbre y jadeaba por el calor; el menor esfuerzo me aceleraba los latidos del corazón y me vi obligada a tomarme largos descansos, dejando en algunos casos que las velas se arrastraran por el agua mientras reposaba en cubierta con el propósito de reunir energías para halarlas. Era evidente que comía demasiado, por lo que a modo de castigo en ocasiones me quedaba sin cena y no desayunaba hasta bien entrada la mañana. Mi amigo Philip, el panadero, me había provisto de tantos chocolates, dulces y patatas crujientes que me sentía tentada a comer mucho más de lo normal. Escribí en mi bitácora:

No debo engordar porque de lo contrario a Rob le dará un ataque. Pero estoy condenada a comer menos cuando llegue el mal tiempo, de modo que no estoy realmente preocupada. Acabo de girar la orientación del velamen, por lo que

seguramente quemé las grasas de la gelatina que comí antes. Tengo el rostro cubierto por una película de polvo anaranjado, por lo que parece que he adquirido un oscuro bronceado; siento demasiada pereza para lavarme. Boris languidece en la proa, pero de vez en cuando da un salto desesperado en el aire con la intención de coger el pujamen del genovés que ondea sobre cubierta; sus patas chocan con la parte alta del carel y cae en cubierta, resoplando. Anoche dio con una caja de pañuelos de papel, destrozó media docena y esparció el resto por el suelo. Como previamente yo le había echado de mi litera por mordisquearme los pies, supongo que lo hizo para castigarme.

A Boris no le gustaba el calor más que a mí pero siempre me hacía compañía en cubierta cuando cambiaba las velas. Le disuadí de que se echara sobre las velas extendidas en cubierta, porque temía que les diera el viento y lo lanzaran por la borda como si fuera un globo. El pasatiempo favorito de Boris consistía en subir un poco a lo largo del palo y sentarse en un motón para observarme. También le gustaba colgarse cabeza abajo de las cuerdas… tal vez practicando para las Antípodas. Emprendió la tarea de cuidar seriamente su territorio y, cada vez que un ave marina o un pez volador aterrizaban en cubierta, los echaba rápida y ruidosamente. No era raro que Boris apareciese con escamas en los bigotes o adheridas a las zarpas.

Yo pasaba la mayor parte del tiempo abajo. Allí, aunque hacía más calor que en cubierta, evitaba el resplandor del sol. Si se presentaba un indicio de brisa abría todas las escotillas y ventilaba el barco. La fruta, especialmente los pomelos resultaban maravillosos en aquella temperatura, ya que contribuían a saciar la sed sin tener que recurrir a galones de agua, un artículo que no podía desperdiciar. Había calculado que llevaba agua suficiente para todo el viaje y solo la usaba para preparar té y cordial (no me gusta mucho el café). Claro está que podía reponer mi provisión en la zona de las Calmas Ecuatoriales, donde había abundancia de aguaceros.

Al atardecer del 5 de octubre pedí comunicación con el padre de Rob para averiguar si este había llegado a Ciudad del Cabo y si había algún número al cual pudiera llamarle. Tuve que esperar una eternidad junto a la radio, pero finalmente supe que Rob estaría allí al día siguiente. Me estremecí al pensar lo pronto que hablaría con él.

La última parte de la conexión quedó interrumpida por un ruido familiar que llegaba a través del casco, un sonido que significaba la visita de los delfines. Su agudo chirrido era inconfundible. Fui a cubierta para echarles un vistazo. No había luna, pero la noche era clara y el mar estaba lleno de fosforescencias que centelleaban y los iluminaban. Los delfines me invitaron a algún tipo de hechicería. Deben de contar con cierta clase de código, porque, de común acuerdo, treinta o cuarenta de ellos saltaron imprevistamente en el aire, bufaron y retornaron al agua produciendo un poderoso salpicón que llenó de espuma la cubierta. Reí y grité a modo de estímulo para que continuaran, porque me parecían fantásticos. Boris no aprobó mi actitud; se erizó y, con figura de cactus, corrió hacia abajo. Reapareció más tarde, se asomó a la escotilla con mirada suspicaz y prestó atención a los chirridos y bufidos de los delfines, pero no le gustaron demasiado. Aquella tarde vi pasar, a 20 metros de la popa, cinco ballenas pequeñas, pero no interrumpieron su camino… Afortunadamente, Boris no las vio.

6 de octubre (Día 28)

Ayer tuve que hacer un trabajo de mantenimiento en el Sailomat y, aunque un pañuelo me cubría la cabeza, ahora padezco las consecuencias de una insolación. Esta mañana estaba tan mareada que cuando me levanté apenas pude mantenerme en pie. Me recosté y me pregunté si no sería hambre. Mejoré después de comer seis huevos revueltos y un pepinillo en vinagre, aunque no me sentí del todo recuperada.

Hoy no he estado en cubierta, al sol, en todo el día, excepto para cambiar la orientación de las velas, ajustar una osta de botavara y echarme encima unos cuantos cubos de agua de mar. También me lavé la cabeza y me sentí estupendamente durante un rato, aunque enseguida volví a acalorarme. Salvo estas actividades, pasé el día leyendo.

A la mañana siguiente, tal como habíamos acordado, intenté comunicarme por radio con el padre de Rob. Eran muchos los que aguardaban la conexión con Portishead y transcurrieron dos horas antes de que aceptaran mi llamada.

El padre de Rob me contó que había hablado con su hijo hacía cinco minutos. Dos yates de la regata habían llegado a Ciudad del Cabo antes que Rob y este, aunque decepcionado, había mostrado su alegría por volver a estar en puerto. Le había dejado a su padre un número al que yo podía llamarle, y le pidió que me transmitiera que estaría esperando junto al teléfono las dos noches siguientes.

Tomé nota de las cosas que quería conversar con Rob y pasé toda la tarde dando vueltas, a la espera de que pasaran las horas. Por si tenía que aguardar tanto tiempo como antes la comunicación con Portishead, coloqué la antena y encendí el equipo unas dos horas antes del momento en que Rob esperaba mi llamada. Todo estaba listo para funcionar, pero cuando levanté el microteléfono para hacer la comunicación, no ocurrió nada. Contemplé la radio durante un minuto, con la certeza de que me había olvidado de hacer algo, pero comprobé que no era así: todo parecía estar en orden. Sin embargo, la radio permaneció muda.

Una hora más tarde me sentía enferma y desesperada. Después de manipular todo lo que me pareció posible, no supe qué otra cosa hacer. No podía creer que se tratara de un fallo importante… no puede ser, me repetía a mí misma. Busqué todos los recambios de la radio y cambié algunos fusibles, pero en vano. Lavé el terminal de cubierta con agua dulce e incluso hojeé el manual de instrucciones: fue lo mismo que tratar de aprender griego en una sola lección. Llegué incluso a observar el interior de la radio, pero me resultó tan desconcertante que volví a cerrarla de inmediato.

Pensar que Rob aguardaba mi llamada aquella noche —y que

quizá la esperaría las cuatro semanas siguientes— me desesperó. Me devané los sesos tratando de averiguar si se me había pasado algo por alto, pero no era así. Permanecí totalmente abatida hasta que imaginé que Rob habría abandonado la espera. Supondría que no había logrado comunicar y esperaría a la noche siguiente…

Lentamente comprendí que todavía tenía que recorrer miles de millas para llegar a Ciudad del Cabo y, a menos que pudiera llamar a algún buque que se cruzara conmigo, nadie sabría si estaba viva o muerta. En lo que a mí respecta, nunca esperé recibir ayuda a través de la radio pero me fastidiaba sobremanera no poder aliviar la angustia de mi familia, que ahora se vería enfrentada con el más absoluto silencio.

7

DÍAS TRÁGICOS EN EL ATLÁNTICO SUR

El efecto producido por la radio estropeada —por la ruptura de mi vínculo con el mundo exterior— no se manifestó plenamente hasta cuatro días más tarde. Hasta ese momento todavía creía que lograría descubrir la avería y repararla. A fin de cuentas era una radio nueva; nunca había recibido una gota de agua ni le había caído encima té, que, según el técnico, era peor que el agua salada. Cambié todos los fusibles varias veces y contemplé hipnotizada la extensión de minúsculas válvulas y transistores hasta que me empezaron a latir las sienes y tuve que reconocer mi derrota. La segunda noche fue peor. Traté de no pensar en Rob esperando junto al teléfono, más ansioso a cada minuto que pasaba. Perdí el apetito, tanto de la comida como del sueño, y pasé más tiempo en cubierta cambiando velas, pensando que cuanto antes llegara al alcance de muy alta frecuencia de Ciudad del Cabo, mejor sería. Estaba aproximadamente a 360 millas de Liberia y a 700 del punto más cercano de Brasil. Pensé vanamente en entrar a cualquiera de los dos sitios, pero eso habría significado un desvío enorme y si intentaba pasar el Cabo de Hornos no podía perder tiempo. Todavía me faltaban alrededor de 5000 millas para llegar a Ciudad del Cabo; aún no había cubierto la mitad del camino.

La radio averiada y la angustia que me producía, los volubles vientos, la andadura, terriblemente lenta… todo contribuyó a una depresión de la que parecía incapaz de librarme. Había leído que la gente padece con frecuencia este estado de ánimo en la zona de las Calmas Ecuatoriales e indudablemente a mí me afectaba. También empezó a influir en mi eficacia. Ya había cometido unos cuantos errores y descuidos y empezaba a tener que obligarme a comer convenientemente. Tuve que hacer un esfuerzo consciente para eliminar ese estado de ánimo, por razones de seguridad.

Me salvó el tiempo, que repentinamente se volvió tormentoso.

Me animó ver que el *Crusader* cobraba vida y volvía a devorar millas y millas. Era hermoso verlo emerger de las olas y otras veces hundirse con estrépito, lanzando montañas de espuma que destellaban al sol. Resultaba imposible sentirse deprimida ante tal espectáculo, y apenas sentí lo incómodo de la constante necesidad de sujetarme firmemente a causa de los violentos embates y maretazos.

Bajo los vientos alisios fue cuando el *Crusader* me mostró realmente lo que era capaz de hacer. Mientras le diera suficiente vela, atravesaba las olas sin esfuerzo, a veces cayendo sobre una enorme y enviando toneladas de agua en cascada antes de recuperar inmediatamente la marcha y seguir su avance. No golpeaba continuamente, como hacen muchas embarcaciones y, sin forzar el trapo, logré evitar que escorara excesivamente. Según había leído, Chichester desplegaba un montón de velas en momentos como este, porque el *Gipsy Moth* iba bien cuando se le presionaba. Creo que el *Crusader* navegaba mejor cuando iba vertical… o tal vez me convencí a mí misma de ello a causa de que detestaba dar de quilla. La presión en el palo era mucho más grande cuando escoraba y, aunque este parecía muy fuerte, me aterrorizaba la idea de que se partiera. El problema consistía en que yo no sabía si lo estaba presionando mucho o si era demasiado prudente. Si izaba el foque número uno, con ese tipo de viento, la velocidad aumentaría más de un nudo, pero al mismo tiempo podría soltarse un cadenote de cubierta o ser arrancado violentamente el estay. Tal vez mi imaginación era excesiva, pero todavía tenía que recorrer 28 000 millas y el aparejo debía permanecer íntegro.

Pero con el tiempo me acostumbré a navegar de bolina con viento fresco y adquirí más confianza en el aparejo.

15 de octubre (Día 37)

19.30: Estoy emocionada por la forma en que navega el Crusader en este momento. La superficie del velamen es correcta para la fuerza del viento en tanto este no caiga por

debajo de los veintidós nudos. El Crusader no es un yate de regatas, pero si hay suficiente viento promediará los seis nudos en cualquier punto del viaje; quizás entre Ciudad del Cabo y el Cabo de Hornos pueda aumentar el promedio.

Ese mismo día, más tarde, agregué:

Existe un problema que rueda por mi mente. ¿Intentarán convencerme de que haga escala en Ciudad del Cabo para que me reparen la radio? Traté de imaginar lo que diría Chay: «Mala suerte. Tenías todo el equipo y si se ha estropeado es una pena… Pero lo importante es que la avería no te impida avanzar. De todos modos, al diablo con lo demás: se trata de tu equipo». Es posible que Chay no dijera eso, aunque eso era lo que yo quería que dijera. Pero: ¿y los demás? ¿Qué pensaría Rob, la persona que más me importaba? ¿Se sentiría satisfecho si yo continuaba sin reparar la radio? Creo que la respuesta sería afirmativa. En cuanto a mi familia, tendría que confiar en su paciencia y albergar la esperanza de que no creyeran lo peor.

Pensamientos como este se repetían, pero yo los arrojaba al fondo de la mente y me concentraba en el gobierno del *Crusader*. Ahora el viento era mucho más uniforme.

Para describir aquellos días, nada mejor que lo que escribí entonces:

Me estoy acostumbrando a los vientos fuertes, pero todavía me producen extraños sueños por la noche. Siempre he sido proclive a los sueños vívidos, a hablar y caminar en mis sueños. Antes de partir, a menudo me pregunté cómo me afectarían durante el viaje. Supongo que la noche que caminara sonámbula e izara la ghoster con fuerza ocho, señalaría el momento de empezar a preocuparme.

Ahora, cuando salto de la cama todas las mañanas, tengo la costumbre de dar una vuelta de inspección por todo el velero. Esta mañana, en mi verificación de rutina, descubrí que la escota de un foque hacía presión contra un barraganete, el que a su vez podía producir un desgaste en el cabo; que el foque estaba demasiado tesado, lo que significaba que no iba bien cazado; que había otros tres peces voladores muertos en los imbornales y, lo más inquietante de todo, que algo andaba mal en el timón automático. Había un perno que unía el eje de la veleta a la caja del equipo y, por lo que veía, casi se había salido. Quité el tornillo y lo comparé con el de repuesto, pero vi que estaba intacto y que tal vez había vibrado por estar suelto. Logré reajustarlo, pero me enteré de que existía otro detalle al que debía prestar atención.

Mi observación astronómica de mediodía indica que, aunque he recorrido 160 millas, solo han sido 130 de recorrido real. Debe de haber una corriente que me empuja hacia atrás. Me encuentro en el mismo paralelo que la desembocadura del Amazonas y la isla de Sáo Tomé. De hecho, estoy aproximadamente a mitad de camino entre ambos puntos.

Resulta curioso pensar que si repentinamente tuviera que dirigirme a puerto, no sabría a cuál de los dos ir. Elegir por el idioma sería difícil, ya que en ambos hablan portugués; así que escogería el que tuviera unos cocodrilos más amistosos.

Mientras estaba en cubierta observé una pequeña ave de pechuga blanca que aleteaba entre las olas y me pregunté qué clase de pájaro sería. Recuerdo que cuando leía libros referentes a aves, me apabullaba el vasto conocimiento que de las aves marinas parecían tener la mayoría de los navegantes solitarios. Muchos de ellos hablaban autorizadamente de complicadas avecillas y de esos petreles de la tempestad que parecen ovejas, con los que abrigaba la esperanza de cruzarme alguna vez. Yo había pensado en llevar

varios volúmenes sobre aves, pero en el último momento lo único que encontré en Dartmouth fue un libro titulado *The Sea and Oceans* que, aunque muy interesante, no contenía ni la menor referencia al más modesto pajarito.

Tenía una enciclopedia breve de antigüedades, que era fascinante y me ocupaba mucho tiempo. Las antigüedades son una de mis pasiones y pasaba horas enteras soñando despierta con la casa que me gustaría tener, dónde pondría los muebles de estilo Reina Ana… ¡y los Rembrandt! Llevaba en el yate fragmentos de madera para esculpir piezas de ajedrez aunque pensaba dejar este pasatiempo para cuando llegase el frío. También podía entretenerme con varios libros de navegación y astronomía.

Para celebrar mi paso del ecuador, a las cinco de la tarde me preparé una cena de tres platos: sopa de verduras, carne de vaca con patatas hervidas, cebollas y guisantes, además de lombarda en conserva y unas rodajas de piña como postre. Di cuenta de todo ello, acompañándolo con una pequeña botella del mejor champán francés. Y junto con la botella vacía, desapareció mi melancolía del día anterior en el fondo del océano.

Boris participó de la cena y desparramó las migajas en el suelo del cuarto de mapas, de acuerdo con su práctica habitual. Parecía la imagen de un gato satisfecho y seguro en su barrio y no daba muestras de que le molestaran los ocasionales y violentos bandazos, tan corrientes en aquel entorno. Sin embargo, quebré su satisfacción por un instante cuando se me cayó la parrilla a su lado. Me observó horrorizado, con los pelos erizados y la boca llena de atún. Rompí el hechizo con una carcajada: su pelo se alisó lentamente.

17 de octubre (Día 39)

Todavía hace mucho calor y como no puedo abrir las escotillas a causa de la espuma, permanecer en la cabina es lo mismo que estar en un baño turco. Puedo elegir entre echar vapor abajo o subir a cubierta y deshidratarme por completo.

Mi puesto favorito se encuentra en el «puente», o sea fuera de la escotilla de la cabina, con los pies en la bañera. Desde allí puedo vigilar, asirme para defenderme del movimiento y estar razonablemente protegida de las salpicaduras.

Llevé a Boris al «puente» y lo alcé para que viera el rizo que yo acababa de tomar en la vela mayor. Inspeccionó mi obra, pero el viento le aplastó las orejas y no supo apreciarla. Ahora me resulta mucho más fácil arrizar; en realidad estoy mucho más segura con el manejo de las velas en general y abrigo la esperanza de que, cuando llegue el mal tiempo, seré capaz de evitar las catástrofes que producen la inexperiencia o la falta de pericia. No obstante, si algo llega a andar mal, creo que será culpa mía y no del Crusader, un velero maravilloso por el cual siento un cariño inmenso.

Boris aún intenta caminar por el tanque de combustible. Trata de mantener cierta dignidad, pero esta hazaña es imposible cuando viramos. Me río y me mira con desdén; luego olfatea y sale con paso ofendido; no le gusta que me ría de él. En los últimos días se ha vuelto muy quisquilloso con respecto a la comida y ha insistido en un cambio de dieta. Esta mañana tuve un momento de flaqueza y le di más atún, que comió con expresión de condescendencia; un día de estos tendrás que comer carne de perro y judías, le dije con tono severo, pero no me hizo caso.

Mientras ocupo mi cómodo asiento ante la mesa de cartas, Edith Piaf canta mis canciones francesas favoritas y bebo mi trago predilecto: Martini dulce (sin adornos). Experimento una grata sensación de sumo bienestar. Además, he descubierto un excelente tónico para el abatimiento cuando hace mal tiempo: leer un capítulo de Ice Bird, de David Lewis. Sus denodados esfuerzos y su tumbo en la Antártida me hacen pensar que mi viaje es un crucero de verano. Miro a

mi alrededor y siento que falta mucho para que la vida se vuelva tan insufrible.

Al leer a David Lewis recuerdo mi propia filosofía que, aunque muy vulgar, me resulta útil. Consiste en que cuando las cosas andan mal acabarán por mejorar. Las situaciones nunca permanecen constantes y tarde o temprano se sale del estado de ánimo más negro para hacer frente al próximo problema. ¿Por qué razón digo todo esto? Tengo el mundo entero, de modo que carezco de motivos para deprimirme.

Un par de días más tarde viví otro drama en lo alto del palo. Cuando me propuse izar la vela mayor después de una ráfaga, se atascó y descubrí que la driza de la mayor, en un descuido, se había enganchado en el riel de la vela. Pensé que sería fácil desengancharla, así que subí al palo (curiosamente, ya no me molestaba la altura) e intenté soltarla, pero fue en vano. Bajé, puse en una bolsa un destornillador, un martillo, unas tenazas y una tira de goma, me ajusté el cinturón de seguridad y subí nuevamente a la arboladura. Durante un rato, creí que nunca lograría desprenderla. Dios sabe cómo había hecho para engancharse de aquella manera, pero finalmente pude liberarla sin que se deteriorase demasiado. Bajé estirando la driza para que no se enredara y la amarré en una cornamusa. Lograr que las drizas obstaculizaran el palo parecía ser una de mis costumbres.

Después empezó a funcionar mal la bomba del sollado. Busqué los recambios, leí las instrucciones y empecé a desmontarla. Hasta ahí, todo fue fácil; pero no ocurrió lo mismo cuando intenté montarla nuevamente. Me ocupó una eternidad y luego descubrí que, en realidad, no tenía ningún desperfecto. De todos modos, la bomba parecía volver a funcionar normalmente, aunque estaba segura de que me daría más guerra en cualquier momento. Con ciertos instrumentos mecánicos yo tenía la instintiva sensación de que no nos llevaríamos del todo bien. La bomba del sellado era uno de ellos.

Mientras los vientos alisios empujaban suavemente al *Crusader* en dirección al sur, empecé a pensar cada vez más en el tipo de

tiempo que cabía esperar cuando entrara en las latitudes más australes. No entraría en la zona peligrosa propiamente dicha hasta pasar el Cabo de Buena Esperanza, aunque, según el Manual del Piloto, las depresiones del Atlántico Sur pueden llegar a la latitud
30°
sur y provocar, en ocasiones, fuertes temporales. Mis pensamientos sobre esta cuestión están registrados en mi cuaderno de bitácora el 24 de octubre (Día 46):

> *Hoy a mediodía empecé a leer Heavy Weather Sailing, de Adlard Coles; es un clásico en la maniobra de pequeñas embarcaciones en las grandes marejadas. En el fondo de mi mente persistía el problema de qué hacer en caso de tormenta. ¿Cuál es la táctica más segura que se debe adoptar? Las opciones consistían en navegar al garete o ganar la tormenta largando espías. Navegar al garete era la acción más fácil, ya que, una vez desguindadas las velas, y fijado el timón, la tripulación (yo) permanece en la cabina con la puerta cerrada. Esto permite que el velero flote en las olas como un corcho. Pero, aunque la táctica es razonablemente segura para algunos barcos, yo sabía que el Crusader escoraba con mucha facilidad. Durante nuestro viaje invernal a Canarias navegamos al garete para cruzar una tormenta en el Canal de la Mancha; fue el momento en que se rompió el motor y nos vimos tumbados. No me atraía demasiado la idea de andar al garete ahora, porque si el Crusader sufría un auténtico tumbo, el palo podía perderse.*
>
> *En aquella travesía también intentamos dar quilla a la tormenta. Ello exige poner el mínimo de vela, y mejor aún nada, y permitir que el viento empuje la embarcación. Esta es la táctica acostumbrada con los grandes yates de tripulación completa, porque el timonel siempre puede ser reemplazado; yo estoy sola y no puedo pensar en gobernar el timón durante*

períodos tan largos (en estas condiciones, el timón automático es casi seguro que no podría hacer frente a la situación). El gobierno es de vital importancia, ya que de lo contrario el velero puede atravesarse a las olas y ser tumbado, cosa que incluso puede ocurrir si hay alguien en el timón. El otro peligro cuando se da quilla al temporal, cuando se corre frente a las olas, consiste —como nos ocurrió a nosotros— en que una ola rompa sobre la popa y arrase la bañera… cuando no todo el velero.

Nunca habíamos intentado largar espías. La idea consiste en que si se largan por la popa unos cabos largos y lastrados, al arrastrar estos disminuyen la velocidad de la embarcación y se evita que esta planee y se cruce, lo que significaría acabar con el mar de través, y acaso dar de quilla… ¿Pero por qué pienso tanto en una tormenta, con la temperatura a más de treinta grados, una suave brisa y una mar maravillosamente llana y azul?

No obstante, el 25 de octubre escribí:

La lectura del libro de Adlard Coles me ha hecho pensar en que debía atender a ciertas tareas, algunas de las cuales ya he cumplido. He puesto tres pernos en la tapa de la caja de las baterías y examiné los dos desagües de la bañera. Para comprobar a qué velocidad achicarían en caso de que una ola inundase la bañera, les eché dos cubos de agua. Pensé que lo hacían muy lentamente, pero nada puedo hacer al respecto. Levanté uno de los enjaretados de teca próximos a los desagües para poder llegar rápidamente a estos en caso de bloqueo. Luego puse goma alrededor de las cubiertas de las taquillas de la bañera con el fin de que quedaran totalmente impermeables. El año pasado, cuando quedamos empopados

en el Golfo de Vizcaya, entró agua en la cabina y cubrió los entarimados del suelo en cuestión de segundos. En aquel momento supusimos que había entrado por la escotilla principal, que estaba mal ajustada, pero ahora creo que la mayor parte del agua ha pasado a través de las taquillas.

Después eché un vistazo a mi alrededor para ver cuántos objetos serían desplazados si el velero daba una vuelta completa. Geométricamente resultaba difícil imaginarlo. Por ejemplo, hay dos bidones de gasolina calzados en un espacio apropiado, en el lado de estribor de la escotilla. No pueden escapar hacia adelante, ni hacia atrás, ni de costado, pero sí hacia arriba. Lo mismo ocurre con los contenedores de agua y con las bengalas de señales. A Chay no le gustará nada la serie de accesorios que estoy fijando en su barco.

Leo mucho sobre el tema de los temporales (¡si lo hubiera hecho durante los preparativos, en Inglaterra, jamás habría zarpado!) y ahora cuento con un plan para borrascas basado en lo que he leído y en la experiencia de vientos duros vivida por mí. Considero que esto lo hará todo más fácil en el Crusader. Creo que a causa de su tendencia al balanceo, sería insensato mantenerse al garete con marejada. Es posible que el palo resistiera un tumbo, pero si así no ocurriera, ese sería el fin del viaje. No utilizaría el Sailomat, en primer lugar porque podría estropearse y además, porque probablemente no puede afrontar condiciones demasiado adversas. El único camino que me queda es correr la tormenta con viento en popa.

Probablemente solo podré gobernar el timón durante un breve período, de modo que tendré que dejar que el Crusader se gobierne por su cuenta, probablemente con solo el foque de capa, y acuartelado.

Los peligros que eso presenta son el de embarcar agua y

el de planear. Ahora que he cerrado herméticamente todas las taquillas de la bañera e impermeabilizado los cuarteles de la escotilla, creo que el Crusader soportará una inundación de aquella, pero retiraré las bombonas del armario de popa para proporcionarle una flotabilidad extra. Si el barco empieza a avanzar a demasiada velocidad y planea sobre las olas tendré que pensar en hacer algo para retenerlo, posiblemente largar cabos lastrados. De todas formas, de momento lo único que puedo hacer es aguardar a que se presente un temporal y ver lo que ocurre.

Obviamente, pensar tanto en el mal tiempo me ha afectado… y en apariencia también al tiempo. Un extracto de mi cuaderno de bitácora correspondiente al 26 de octubre dice:

Esta mañana me asomé a la ventana y divisé lo que parecía una gigantesca ola. Pero al observarla más atentamente vi que se trataba de una nube que se cernía sobre el horizonte. Parecía una gigantesca seta, de un amenazante color púrpura y muy densa. De inmediato adopté la táctica de tormentas. En primer lugar arrié la vela mayor doblemente arrizada, icé el foque, y puse trincas extra alrededor de las velas de cubierta. A continuación cambié las escotas del foque de capa para poder correr a favor del viento si era necesario. Cuando comprobé que todo estaba asegurado en cubierta, bajé a sujetar el equipo de supervivencia, la escalera de la cámara y los contenedores de combustible y agua. Después de verificar los pasadores y pestillos de los cajones, metí en ellos todos los objetos sueltos, como el magnetófono, los sextantes, las cámaras, etc. Después volqué mi atención en la cocina, donde guardé objetos sueltos y fregué la inevitable pila de platos. Enseguida desayuné —patatas fritas, guisantes y huevos— y me dispuse a esperar.

Media hora más tarde la nube se había convertido en un perfecto arco y cubría el cielo de horizonte a horizonte. El barómetro había ascendido lentamente a lo largo de los días, pero ahora podía encontrarme en el límite de una nueva zona de baja presión. Lamenté no tener una visión global de la zona, aunque eso era lo mismo que pedir las estrellas.

Repasé una vez más mi táctica y aguardé. A mediodía seguía esperando. El viento había arreciado, pero su fuerza variaba: en un instante veinticinco nudos y un minuto después cerca de cuarenta. De todos modos era bastante estable, de modo que alrededor de las cuatro de la tarde decidí izar la vela mayor y seguí navegando normalmente. Esta vez el ciclón no se había materializado: pensé que lo había espantado yo.

Poco después atravesé un período de calma y, a causa de la falta de viento, el calor era tan terrible como en el ecuador. Tuve que echarme varios cubos de agua de mar sobre el cuerpo para mantenerme fresca. También me lavé la cabeza con agua salada y gasté un poco de agua dulce para aclarar el pelo. Yo creía que en el mar me molestaría la necesidad de racionar el agua dulce, ya que normalmente me lavo la cabeza cada cuatro o cinco días. Sin embargo, descubrí que mantenía bien el pelo con solo cepillarlo, atármelo en la nuca y no mirarme al espejo con demasiada frecuencia. Ni lo sentía sucio ni me picaba la cabeza.

Había recuperado el apetito, pero lamentaba tener que comer, porque me resultaba un fastidio. Escribí:

«Cuanto antes se inventen píldoras en sustitución de la comida, mejor».

Afortunadamente, la calma no duró mucho tiempo. Retornó el viento con gran vigor y tuve que empezar otra vez todo el proceso de adaptar el velamen a las nuevas circunstancias.

28 de octubre (Día 50)

Esta mañana Boris y yo nos dimos un chapuzón. Cuando subimos a cubierta no me había tomado la molestia de ponerme la capucha impermeable y me cayó una enorme masa de agua por el cuello. Boris se había posado en el motón del foque y también recibió lo suyo. Parecía impresionado y se sacudió, pero no abandonó el lugar, como yo creí que haría. Su aspecto es muy ridículo cuando trota por la cubierta inclinada, con las orejas aplastadas y el pelo erizado; pero tengo la certeza de que no le importa mojarse. Pasa muchas horas con la vista fija en los desagües de la bañera, observando los gorgoritos de los desechos flotantes. De vez en cuando estira una pata e intenta coger algo, pero descubre que el agua corre por el desaguadero y que todo el beneficio que obtiene de sus afanes es una pata mojada.

Me siento muy satisfecha conmigo misma por haber realizado una tarea que postergaba por temor a que resultara demasiado difícil. Tensé la correa que corre entre el alternador y el motor, pues la aguja de la carga de batería fluctuaba excesivamente. Llegar a la correa fue un problema en sí mismo: significó desmontar parte de la camisa del motor y remover la tablazón[5] del mamparo y de la tarima. Así pude llegar a la correa, pero no quedó lugar suficiente para mí. Tuve que quitar el generador portátil, varios contenedores de agua, diversos trozos de madera y cajas de galletas. Una hora y media más tarde, el trabajo estaba hecho. Yo estaba llena de grasa, sudorosa y fatigada por las contorsiones, pero contenta de haber hecho algo que jamás habría intentado si algún hombre hubiera andado por allí. Estoy empezando a descubrir que me gusta meter mano en los motores y averiguar cómo funcionan. A continuación tuve que

higienizarme por segunda vez: ¡lavarme dos veces el mismo día es un exceso!

Pero cuando probé el motor me sorprendió descubrir que la aguja seguía fluctuando.

Imaginé que Rob ya estaría preparándose para iniciar la segunda etapa de la regata entre Ciudad del Cabo y Auckland, aunque no conocía la fecha exacta. Si en mi próximo encuentro me dieran instrucciones para reparar la radio, podría hablar con él. Supuse que para él sería muy desagradable tener que partir sin recibir noticias mías.

El Día 50 me encontraba a 27° sur y 23° oeste, y todavía a 2000 millas de Ciudad del Cabo. Calculé que podía cubrir esa distancia en tres semanas o menos si lograba mantener la velocidad media del mes ya transcurrido. Todavía no había decidido cómo me aproximaría a Ciudad del Cabo ni dónde recalaría; una de las posibilidades era la False Bay. Desde allí podía ponerme en contacto con la estación de radio costera a través de mi alta frecuencia de corto alcance y, tal vez, obtener instrucciones sobre la forma de reparar mi radioteléfono. Me producía cierto temor rodear el Cabo de Buena Esperanza debido a la mala fama de sus condiciones atmosféricas. Entretanto, seguían los problemas con la lámpara de Hilley y, exasperada, escribí en la bitácora:

No encuentro las instrucciones correspondientes a esta maldita lámpara y aún no he dilucidado si es posible utilizar el manguito incandescente por segunda vez. Después del último intento abandoné, pero esta tarde volví a hacerla aparecer y traté de encenderla. Era obvio que cometía algún error, ya que acabé cubierta de parafina y, aunque la lámpara eructó llamas y se ennegreció, no quiso encenderse. Pero no pienso dejarme derrotar por una insignificante lámpara, de modo que le he puesto otro manguito y más

tarde intentaré encenderla. Hoy vi un albatros.

Aquella noche me amenazó otra de esas extrañas borrascas que parecen ciclones y pasé la mayor parte del tiempo con la ropa de agua y las botas, esperando a que pasara. El barómetro seguía ascendiendo, por lo que supuse altas presiones en las cercanías, lo que me imponía dirigirme al sur y mantenerme alejada, ya que la alta presión significa calma. ¡Esa borrasca del horizonte es la cosa de más lentos movimientos que he visto en mi vida! Pero es mejor que me mantenga ocupada y deje de contemplar su imprevisible avance.

Momentos después escribí en mi cuaderno de bitácora: «Me parece que esta borrasca ladra, pero no muerde, por lo que me iré a dormir».

A las ocho en punto de la mañana siguiente Boris cayó por la borda.

8

SENTIMIENTOS DE INSEGURIDAD

Después de una insensata búsqueda de dos horas y media me senté ante la mesa de cartas y me forcé a mí misma a escribir lo que sigue:

Boris ha muerto. Me siento entumecida e incapaz de pensar racionalmente, pero traduciré esto en palabras para poder empezar a aceptar que es un hecho y que nada puedo hacer. Nada. Inmediatamente después de desayunar me encontraba en la cubierta y me disponía a preparar la ghoster para envergarla cuando vi a Boris en su temerario acto de avanzar por el carel que cubre la borda del velero. Extendí la mano para obligarlo a retroceder, pero él lo hizo voluntariamente. Entonces me despreocupé. Pocos minutos más tarde lo observé de reojo y vi que se tambaleaba, como había hecho en muchas ocasiones; pero esta vez cayó. Lo vi chocar con el agua y me precipité a popa con el propósito de desconectar el timón automático; también di toda la vuelta al timón. Luego corrí hasta el mástil para soltar las drizas de la vela mayor y del foque. Aún lo divisaba en la estela, a cincuenta metros de distancia, mientras el Crusader viraba lentamente en su dirección. Pero tuve que bajar a poner el motor en marcha y, aunque solo tardé unos segundos en hacerlo, cuando volví al timón Boris ya había desaparecido. Al llegar al lugar donde lo había visto por última vez, paré el motor, grité su nombre y presté atención. No logré ver ni oír nada. Lo llamé repetidas veces, como una tonta, e hice dar

vueltas en círculo al velero, pero fue inútil. Finalmente me dije a mí misma que debía interrumpir todo intento. La mar estaba serena y apenas había unas pocas ondas en la superficie, pero Boris no reapareció.

Permanecí largo tiempo en la popa, con la vista fija en el agua, la mente en un remolino de remordimientos y los pensamientos traspasados por el mismo horror de lo que había ocurrido. ¡Si hubiera logrado encontrarlo! Me repetí varias veces a mí misma… Tendría que haber hecho algo más.

Un rato más tarde me decidí a terminar de anillar la ghoster y lentamente, a regañadientes, la envergué. Acompañada por una sensación de irrealidad observé cómo se alejaba aquel fragmento diferente de océano, manchado por el sol, y desaparecía al fin en el horizonte.

Los efectos producidos por aquella mañana fueron inmediatos y de amplio alcance.

30 de octubre (Día 52)

Acabo de concluir algo que tenía la intención de hacer desde mi partida. La pérdida de Boris me asustó tanto que me obligó a la acción. He atado largos cabos delgados a ambos lados del velero, a modo de andariveles. Los extremos cuelgan a algo más de tres metros y medio de la popa, lo que me da posibilidad de luchar si caigo al agua. Indudablemente estos cabos serán una especie de lastre que afectarán a mi rapidez, pero son delgados y, de cualquier modo, había que decidir qué era lo más importante.

Pasé el día entero en febril actividad: cualquier cosa con tal de apartar a Boris de mi mente. En el armario de popa había tres enormes bombonas de gas, que retiré y estibé en la cámara delantera, donde antes se encontraban las posesiones de Boris. Me

desprendí de todo. Eché por la borda todas las latas de alimentos para gatos y en su lugar puse cajas de Pepsi y cerveza que antes estaban en el suelo. Seleccioné herramientas y recambios, algunos de los cuales guardé en cajas nuevas. Luego fregué el entarimado del cuarto de cartas con un cepillo y limpié hasta el último rincón. También las velas soportaron mi ataque: tanteé y tesé las escotas de la vela mayor, la genovesa y los foques hasta que consideré que el *Crusader* avanzaba más rápidamente.

La atmósfera empezó a cambiar y parecía existir la amenaza de un temporal, lo que me obligó a izar velas de tormenta por la tarde. En un momento dado, el anemómetro marcó sesenta nudos, pero en realidad no había tanto viento, por lo que pensé que seguramente el aparato se había asustado. Descendió la temperatura y la atmósfera estaba gris y húmeda. Aquella noche encendí una vela, me senté ante la mesa de cartas e intenté leer.

Me resistía a acostarme para no pensar demasiado en Boris, lo que me impediría dormir. Observé el agua que chorreaba de mi ropa impermeable y formaba pequeños arroyuelos en el suelo. Pensé que era afortunada al contar con un barco lo suficientemente grande para que las ropas de agua no estorbaran. El velero era espacioso, pues había sido diseñado para una tripulación de diez, pese a lo cual la provisión de víveres para un año, de una sola persona, colmaba su capacidad: los alimentos llenaban todos los armarios, cajones y literas superiores de la cámara principal. De todos modos me quedaba mucho lugar para caminar. Pero el espacio en sí mismo era un peligro ya que, si me caía, en caso de tormenta, rodaría hasta más lejos. Por fortuna, las pocas veces que perdí el equilibrio logré aferrarme a algo, lo que parcialmente interrumpió mi caída. Había montones de asideros de sólida madera en todo el velero y siempre avanzaba muy cautamente de uno a otro. En el plazo de nueve meses me hice unas cuantas magulladuras desagradables, pero por suerte nunca tuve que utilizar mis férulas hinchables.

Al atardecer del día siguiente estaba sentada ante la mesa de cartas y contemplaba un batallón de pequeños mosquitos que se daban un festín con mi Martini. Llevaba en calzones la genovesa (iba mejorando en ese punto) y el *Crusader* avanzaba suavemente, contoneando la popa sobre el aguaje que le seguía. Yo acababa de

preparar una escala de cuerda que había colgado de la popa y suspendido justamente hasta ras de agua. La pérdida del pobre Boris me había vuelto enfermizamente preocupada por la seguridad y me inquietaba la forma de subir a bordo en caso de caer. Los costados eran demasiado elevados para trepar por ellos… Lo sabía porque lo habíamos intentado en Canarias, cuando nos zambullimos para nadar. Aún con ayuda de la escala será difícil subir a bordo, pero al menos he hecho todo lo posible por brindarme una posibilidad de supervivencia. No obstante, lo más importante era asegurarme de no caer. Siempre andaba agachada por cubierta, a la manera de un mono, dispuesta a asirme a algo firme o a dejarme caer al suelo si el barco daba un bandazo. Pisaba o rodeaba con mucha cautela las escotas, especialmente las que estaban flojas, y las miraba como si fueran víboras venenosas que podían saltar y picarme. Creo que nunca subí a cubierta sin decir para mis adentros: «Ten cuidado y mira bien lo que haces».

Habría sido fácil sucumbir a los sentimientos de pérdida y congoja que experimenté por la muerte de Boris, pero sabía que no podía permitirme ese lujo. Por lo tanto me obligué a no pensar en él aunque seguía resultándome muy doloroso. Por fortuna no me sentía desmoralizada por completo con su ausencia, probablemente debido a que no soy esencialmente «amante de los gatos» y nunca había dependido de él para superar la soledad. En general solo notaba que estaba allí cuando me hacía sentir su presencia, aunque debo decir que lo hacía bastante a menudo. Era un gatito encantador y vivó muy feliz su breve estancia a bordo. Lamentablemente, su naturaleza resultó ser demasiado curiosa y demasiado intrépida para su entorno.

La noche del Día 55 fue memorable. La vela mayor y la genovesa iban aparejadas en calzones, con viento en popa, y tuve que levantarme a intervalos de una hora para verificar si todo andaba bien. Percibí que el viento arreciaba y a las dos de la madrugada descubrí que era demasiado para la genovesa. De algún modo tenía que arriarla pero, dado que la vela iba en calzones, la tarea no sería fácil. El velero se balanceaba pesadamente, lo que hacía que todo fuese más arriesgado, aunque por fortuna veía lo que hacía gracias a la luz de la luna. Alteré el rumbo para «quitar» algo de viento a la vela y largué la driza de la genovesa. La vela se

atascó en la arboladura debido a que no había largado lo suficiente la escota y tuve que volver al timón para hacerlo. Entonces la mayor parte de la vela cayó al mar; no obstante, después de una intensa lucha y de soportar el ruido ensordecedor del gualdrapeo de la lona, logré meterla en su saco. A continuación me ocupé de la espiga. Estaba fija al palo en un arreglo de coz y suspendida por dos retenidas en su extremo exterior. No podía agarrarme a la espiga porque el velero se balanceaba demasiado, lo que me impedía mantener el equilibrio. Dejé caer la vela mayor para interrumpir el movimiento del barco e hice girar la espiga hasta que dio contra el estay en la proa. Ajusté las retenidas para mantener esa posición y luego traté de liberar los dos pies de cabra que la mantenían en el arreglo de coz sobre el palo. En mi caso, fue físicamente la tarea más dura de a bordo. Tuve que sujetar los pies de cabra y al mismo tiempo tirar hacia atrás de la espiga (que tenía seis metros de longitud) mientras intentaba conservar la estabilidad en medio del balanceo. El viento había alcanzado casi una fuerza de tormenta. Después de varios intentos liberé por fin la espiga de su encaje y la apoyé en cubierta, pero en total la operación me llevó una hora y media y me dejó físicamente exhausta. Bajé, me preparé una taza de chocolate caliente y tomé la firme decisión de comer más espinacas en el futuro.

La observación del día siguiente a mediodía me dio una singladura de 170 millas, lo que estaba muy bien, aunque esto no disipó la inquietud que había empezado a sentir con respecto a mi orientación astronómica. De hecho, creo que agravó mis dudas. Desde hacía algún tiempo mis posiciones de sextante habían variado con respecto a mis estimas o al lugar donde creía encontrarme; me pregunté si debía pensar en un error de mi compás. Cogí los libros de navegación, estudié algunos ejemplos de métodos para determinar errores de compás y descubrí que había estado cometiendo un error garrafal. ¡En todo momento había sumado la declinación magnética al error de compás! En consecuencia, tenía un error total de

59°

oeste, probablemente el más grave registrado en todos los tiempos.

Lo antedicho puede dar la impresión de que entonces supe lo

que ocurría, pero de hecho seguí sin tener la menor idea de ello. Rob había olvidado decirme que el error de compás era una combinación de la variación magnética y la desviación del compás. Evidentemente supuso que yo lo sabía, pero algunas cosas no son tan claras para mí como para el resto de la raza humana.

Mi bitácora registró el sensacional descubrimiento:

> En este momento estoy de un buen humor excepcional, ya que he resuelto el problema del error de compás y su influencia en mis extrañas posiciones. No entraré en detalles; baste decir que quienes me conocen bien —y afortunadamente no son muchos— se preguntarán cómo demonios una persona tan despistada como yo cree que es capaz de dar la vuelta al mundo cuando ni siquiera conoce la diferencia entre error de compás y declinación. Si Rob hubiese estado conmigo y presenciado este esfuerzo mental, sus bromas me habrían bajado tanto los humos que nunca habría encontrado la solución y habría continuado la travesía del océano en una serie de zigzag para acabar, probablemente, en Alaska.
>
> Tengo la obsesión de no parecer estúpida frente a aquellos cuya opinión aprecio. A menudo siento que quedo mejor cuando no digo ni hago nada, porque así, al menos, persiste un elemento de duda.

Ahora me encontraba a 33° sur y había alterado el rumbo en dirección a Ciudad del Cabo. Las singladuras eran buenas pero me parecía que el tiempo cambiaría. Aún estaba al norte de la línea de depresiones, pero empecé a observar atentamente el barómetro en busca de señales de algo nuevo. No tuve que aguardar demasiado.

A las seis de la mañana del 3 de noviembre saltó la olla del hornillo y cayó con estrépito sobre el asiento de la mesa de cartas. Debía de estar profundamente dormida, ya que solo tuve conciencia de ser bruscamente despertada sin la menor idea de lo que había

provocado este ruido. Percibí que el balanceo era desigual y salté de la litera para mirar el anemómetro. Señalaba entre treinta y cuarenta nudos. Me puse las botas y el traje de agua, subí a cubierta y descubrí las cabrillas y las hiladas blancas indicativas de un inconfundible viento del oeste. Agregué un rizo adicional a la vela mayor y bajé a tomar notas en el cuaderno de bitácora. Mientras estaba sentada ante la mesa de cartas una enorme ola levantó al *Crusader* y lo escoró violentamente. Me precipité a cubierta para coger el gobernalle, pero el timón automático ya lograba recuperar el rumbo. Volví a bajar y cerré la escotilla, de modo que las únicas señales de lo que ocurría fueran los apagados gemidos del viento y algún bandazo.

Durante la tarde el barómetro cayó otros cuatro milibares y el viento aumentó a más de cuarenta nudos. Tuve la impresión de que tendría la oportunidad de probar todas las mejoras que había estado haciendo. A las 8,30 el viento aumentó a cincuenta nudos. Arrié todas las velas, excepto la mayor, profundamente rizada. El barómetro prosiguió cayendo durante la mañana y sentí auténtico miedo. A las dos de la madrugada escribí:

> ¿Nunca cesará este viento? Permanece a cincuenta nudos constantes y las olas estallan contra el techo de la cabina y en la bañera. El Crusader ha perdido dos veces su rumbo y ha vuelto a orientarse. Hace un rato oí el rugido de una ola que rompía, pero el velero debió de planear sobre ella, porque solo entró una pequeña cantidad de agua en la bañera. Mi corazón latía locamente cuando el rugido cesó.
>
> 9 de la mañana. Sigue todo igual. En ocasiones, el indicador del anemómetro llega hasta el tope de sesenta nudos y, en comparación, parece como si el viento de ayer solo fuese una brisa. Anoche solo dormí una hora y media, pero en realidad no me siento mal. He estado en cubierta considerando la idea de arriar la vela mayor, pero como hasta ahora me ha protegido del peligro creo que la dejaré. Me cuesta creerlo, pero el Sailomat sigue manteniendo un

rumbo excelente la mayor parte del tiempo y, aunque el velero ha sido embestido unas cuantas veces, en ningún momento alcanzó un ángulo peligroso.

Tengo la impresión de que espero que el barco zozobre, aunque es probable que no ocurra. Esta mañana concluí otro de los preparativos al poner un perno de retención en el hornillo. Ahora debo achicar con más frecuencia los pañoles y lo primero que pienso hacer cuando cese este temporal es descubrir por dónde entra el agua.

10 de la mañana. El barómetro asciende muy lentamente. El Crusader acaba de verse asediado por una confusión de corrientes encontradas, la última de las cuales le asestó un poderoso golpe por la amura y lo ladeó. Cuando miré desde el otro lado de la ventanilla me pareció verlo cabalgar sobre un glaciar de blanca espuma. ¡Adelante, Crusader, muéstrales de qué fibra estás hecho!

A las 2 de la tarde lo peor había pasado; el viento empezó a amainar, se puso por debajo de los cuarenta nudos y la angustia que yo sentía en el estómago disminuyó. Preparé el desayuno. Me sentía somnolienta y fatigada, pero feliz de que el *Crusader* y yo hubiéramos salido ilesos. Pensé en todas las horas que había permanecido tensa y asustada ante la mesa de cartas, y sonreí irónicamente, porque mi angustia había sido innecesaria. Me pregunté si reaccionaría igual la próxima vez que se presentara un serio temporal.

Repasé mentalmente las tácticas que había adoptado y no me sentí del todo satisfecha con mi actuación. Había tratado a la vela mayor como si fuera una trinquetilla de tormenta, corriendo el riesgo de estropear el trapo más importante que llevaba a bordo. ¡Tendría que haberla arriado con cuarenta nudos de viento y la había mantenido aparejada con sesenta! En este sentido me había acompañado la suerte, lo mismo que con el timón automático. Si hubiera decidido desconectar el Sailomat y gobernar el velero por mí misma me habría agotado, porque el temporal duró más de lo

que yo habría soportado. Recordé que una tripulación exhausta, incapaz de enfrentarse con emergencias inesperadas, se encuentra a un paso del desastre. Además, habría sido muy difícil desconectar el timón automático y conectarlo de nuevo en cuanto el temporal se hubiera desatado realmente, por lo que en cierto sentido había hecho lo que correspondía.

He dicho que tuve suerte con respecto a estos errores; pero tuve suerte porque no eran auténticas equivocaciones, sino negligencias. Me sentía renuente —de hecho aterrorizada— a hacer cualquier cosa que no fuera indispensable hacer. Estas conclusiones no aparecieron en la superficie, pero tuve conciencia de ellas. Inconscientemente las acepté como verdaderas. Si hubiese ocurrido algo que exigiera mi atención habría respondido, ayudada por la urgencia de la situación, y el miedo no se habría presentado. Pero superar el frío letargo que reptaba por mi cuerpo mientras esperaba que ocurriera algo exige una fuerza de voluntad que no estaba segura de poseer.

La desaparición del temporal me dejó con mucho qué hacer. Creí —o abrigué la esperanza— que, después, el viento se moderaría, las aguas se estabilizarían y podría irme a dormir. Lamentablemente no fue así, como muestran los extractos de mi cuaderno de bitácora correspondientes al 4 y al 5 de noviembre:

> *Este baile brutal me está volviendo loca. Me encuentro en esa clase de mar que irrita a Rob y, si él estuviera aquí, echaría maldiciones como un energúmeno. Me sentiría mejor si supiera cuánto he progresado, pero ni siquiera puedo tomar la altura del sol, pues con este movimiento demencial el horizonte ha desaparecido. Acabo de entrar en la cabina y metí el pie en un cubo de agua. Estoy tan hastiada que me iré a dormir.*

Más adelante apunté:

> *Si un temporal es terrorífico, en el mismo grado son frustrantes sus secuelas. Dormí como máximo dos horas y*

casi todo el tiempo me perturbaron las velas vacías, que crujían con tan calamitosa marejada. A las 4,30 acuartelé el genovés y la mayor e intenté dormir, pero el ruido continuaba y alrededor de las 6 me consideré derrotada. Sería necesario un viento de veinticinco nudos de velocidad para navegar en estas condiciones y por el momento no llega a diez. Intenté tomar el viento por la popa para llenar con algo las velas, evitando así que se arrugaran a cada balanceo del Crusader; pero no he conseguido nada. Las olas tienen seis metros de altura y no hay viento en su seno. Me siento tan impotente que quisiera gritar.

9 de la mañana. Arrío el genovés, que azota inútilmente; trato de mantener la mayor hinchada, sin importarme en qué rumbo voy. También temo que se estropee el Sailomat con los golpes de mar que recibe el yugo cuando el Crusader cabecea. He descubierto que, cuando estoy en cubierta, me sienta muy bien gritarles en voz alta a las aves marinas. No obstante, parecen especialmente impenetrables a mis poco lisonjeras observaciones. Hace un momento pasó un enorme y gordo albatros que me observó atentamente. Luego amarró en la estela y me contempló expectante... creo que no esperaba mis insultos, sino algo de comer. Agitando sus grandes patas lograba Mantenerse fácilmente a mi altura. ¡Qué animal más estúpido!

Sin embargo, más tarde me encontraba algo más sosegada:

Estoy muy satisfecha de mis esfuerzos de esta mañana. Renuncié a gobernar la embarcación e intenté descubrir cómo penetró el agua mientras soplaba el temporal. Esto significó echar muchos cubos sobre la cubierta para bajar luego rápidamente al interior con la intención de ver por dónde

goteaba. Sospeché que podía haber una filtración en uno de los desagües de la bañera, pero Andrew había hecho un trabajo estupendo y todos parecían estar en excelente estado. Finalmente encontré en cubierta el orificio a través del cual pasaba el cable de la luz de popa. Decidí que esto podía explicar el origen de una buena parte del agua filtrada y, dado que la luz de popa no funcionaba, tapé el orificio con un tarugo de madera y pegamento plástico. También arrié la vela mayor, porque gualdrapeaba mucho y me ponía los nervios de punta. Luego reparé una grieta en uno de los listones de la escotilla y remendé la gaza de una encapilladura. Por último apreté los tirafondos de los obenques superiores e inferiores y se me cayó por la borda el destornillador grande, que era muy bonito y tenía el mango rojo. En general, detesto perder las cosas, pero más aún si es de esta manera, ya que me recuerda los límites de la embarcación.

Mientras ajustaba los aparejos noté que había un increíble número de percebes debajo de la línea de flotación del velero. Algunos de ellos tenían unos cinco centímetros de largo. Eran unos animalejos repulsivos y cuando cogí uno de ellos comprendí que estaba absolutamente vivo. Se agarraban hasta en la pala y el gobernalle del Sailomat. No logré imaginar cómo aquellos bichejos lograban vivir y crecer, con la velocidad que llevábamos. Al atardecer del 5 de noviembre, durante mi «hora feliz» (el momento previsto de que disponen las tripulaciones todos los días para relajarse y echar un trago de ron), releí algunos fragmentos del libro de Chay y apunté en mi cuaderno de bitácora:

Estoy leyendo La travesía imposible y me divirtió observar cuán diferentes somos Chay y yo, especialmente con respecto a nuestra inquietud por el bienestar de los seres queridos. Por supuesto, su situación era muy distinta a la mía, porque él

tenía una mujer y un bebé en quienes pensar. Tal vez yo sea una solitaria natural, puesto que en tanto sepa que Rob está vivo y bien, no me preocupo realmente por él. Rob tiene que vivir su vida y yo la mía, y estoy segura de que si sobrevivo él también lo logrará. Él puede inquietarse por mí pero es una situación a la que se ha adaptado desde el principio, y su inversa se aplica a mí. También, a diferencia de Chay, rara vez escucho las noticias y cuando lo hago no me tocan de cerca. Vivo mi propia vida y me gustaría que el resto del mundo viviera la suya. Otra de las diferencias con Chay consiste en que él es relativamente creyente y yo no lo soy. Chay me advirtió que cambiaría de idea con respecto a la religión antes del fin de mi travesía, pero no creo que eso ocurra. Si Chay quiere decir que la supervivencia es una cuestión de fe, coincidiré con él, aunque en términos bastante diferentes. Algunas de sus anécdotas me hacen reír... lo que requiere un buen sentido del humor.

Yo apreciaba mucho el sentido del humor de Chay y siempre buscaba motivos de risa, tanto en libros como en la radio. Boris me hacía reír y a veces he hablado con él, sorprendiéndome ante el sonido de mi propia voz. Desde que murió apenas hablo en voz alta. Recordé súbitamente que el encuentro previsto tendría lugar aproximadamente un par de semanas más tarde y se me ocurrió que si no practicaba un poco, para entonces habría perdido la voz. No quería hablar conmigo misma (¡para no tener que llegar a pensar que me estaba volviendo loca!), por lo que memoricé las canciones de Olivia Newton John y las de Edith Piaf, que luego canté para los pájaros y el océano.

7 de noviembre (Día 60). Problemas.

¡Bueno, bueno! ¡Sorpresa, sorpresa! He examinado el timón

automático y descubrí que hay otro macho roto. Al principio lo contemplé atónita. El eje, un tubo de aluminio de más de medio centímetro de diámetro, se había partido en dos. Me pregunté cuál sería la causa y decidí que seguramente había chocado contra algo.

Me llevó cinco horas reparar el macho y en ningún momento tuve que tocar el timón. Descubrí que el *Crusader* se equilibraba estupendamente con el foque, el *yanki* y la mayor; se me hizo evidente que en algunos puntos no era necesario el timón automático.

Aunque formalmente no había llegado al Atlántico Sur, ya me veía afectada por sus condiciones atmosféricas. Hacía frío suficiente para que me pusiera ropas invernales. Contaba con montones de prendas nuevas, de buena lana, magníficas cuando me las puse por primera vez, aunque no tanto ahora, cuatro meses y medio después de haberlas guardado.

En ocasiones enchufaba el receptor del radioteléfono (la única parte que funcionaba) y sintonizaba la frecuencia de Portishead. Invariablemente escuchaba conversaciones entre navegantes y sus esposas, lo que hacía que me sintiese bastante solitaria. En un momento dado pensé en conectar durante las horas que se suponía debía informar al *Daily Express*, pero comprendí que no tenía sentido. No quería oír a nadie que me llamara cuando yo no podía responder; además, eso significaría un gasto inútil de las baterías.

El 8 de noviembre (Día 61) me di cuenta de que tres días atrás había cometido un error en una observación de la luna y que no me encontraba tan al sur como suponía. La equivocación me costó, como mínimo, tres días de avance, ya que había derivado a la zona de alta presión y perdido el viento. Asimismo aparecieron brumas, con nubes que sobrevolaban el agua y se asemejaban incordiantemente a la tierra. Me pregunté si, en realidad, mi viaje no sería una cosa de locos y si no estaría a punto de recalar en Namibia. Pero si en aquel momento me preocupaban las recaladas, aquello no fue nada en comparación con los paroxismos de incertidumbre que tuve que padecer una semana más tarde, cuando,

después de tres espléndidas singladuras sucesivas, escribí en mi cuaderno de bitácora:

> O no estoy cerca de Sudáfrica, o me encuentro a punto de tropezar con sus tierras en la oscuridad. Después de 6000 millas de océano me pone muy nerviosa acercarme a tierra. He hecho montones de estimas que me sitúan en el mismo lugar, pero no logro liberarme de una sensación de inseguridad. Ahora, al pensar en lo que me traerán los próximos días, las últimas semanas me parecen pacíficas. Lamento no poder continuar mi camino sin tener que aproximarme a tierra para cumplir la cita prevista.

Con el propósito de alejar de mi mente las preocupaciones, escribí cartas y concluí el artículo que estaba redactando para el *Daily Express*. Por las noches trabajaba en las piezas de ajedrez y quedé muy contenta con mi primer caballo, aunque, con mi torpeza habitual, rompí la espada y el hocico, y tuve que pegarlos.

18 de noviembre (Día 71). ¡Desastre!

> El Sailomat ha sufrido algún daño irreparable debido a las olas continuas que chocan contra la popa y tendré que hacer escala en Ciudad del Cabo para que lo reparen.
>
> Tomar esta decisión es horrible, pero seguir viaje con el timón automático en malas condiciones sería una estupidez a estas alturas. Tengo que estar agradecida de que haya ocurrido en este momento y no una semana después de abandonar Ciudad del Cabo. Me siento profundamente deprimida: el saber que podré darme un baño y comer un biftec no me estimula lo más mínimo. Puedo pasar el resto de mi vida bañándome y preferiría avanzar, aunque sé que eso

significue soportar los fríos del Atlántico Sur. Si hubiera llevado más recambios... Pero no se puede prever todo. Ahora no tiene sentido que me deprima: tengo que aceptar los hechos y hacer lo que corresponde.

Navego en línea casi paralela a la costa, pero a cincuenta millas de distancia de esta, en dirección a Table Bay, donde espero encontrar a un práctico que me guíe. Tengo cartas de la costa, pero no de los puertos.

Me parece ver una mancha de luz en el cielo, encima del lugar donde tendría que estar Ciudad del Cabo. Lamento que no sea de día para poder confirmarlo. Durante los dos últimos días he pasado horas en la lectura de detalles de la línea de la costa, pero sin cartas minuciosas no me atrevo a correr el riesgo de acercarme a tierra en la oscuridad.

El día siguiente por la mañana escribí:

¡Tierra! La mancha brillante del cielo era Ciudad del Cabo.

Veo numerosos buques que van en la misma dirección. Con la aurora logro entrever la Table Mountain y lo que el *Manual del Piloto* denomina «Los doce apóstoles». ¡Apenas me atrevo a creerlo!

9

TRES DÍAS EN CIUDAD DEL CABO

Estaba muy contenta en la popa, observando cómo se agrandaban las montañas. Me pregunté si lograría que se hicieran rápidamente las reparaciones para poder volverme a poner en ruta. Decidí que el límite fueran tres días: no podía permitirme más tiempo si quería tener la certeza de dar la vuelta al Cabo de Hornos en condiciones atmosféricas favorables.

En Control de Puerto me informaron que un buque de guerra saldría a mi encuentro fuera del mismo y me guiaría. Así fue: mientras me aproximaba a Robben Island vi que un dragaminas avanzaba hacia mí. Cuando estuvo lo bastante cerca, lo saludé con mi bandera (aunque no estaba del todo segura de que eso fuera lo que correspondía hacer) y me alegró ver que respondía de igual manera. Me dieron una bienvenida muy afectuosa. Luego, el capitán me felicitó y me hizo llegar una carta de la embocadura del puerto; se acercó un segundo navío de guerra a saludarme. Desde este me enviaron unas botellas de cerveza. Inmediatamente antes de la embocadura viraron de bordo y me dejaron en manos de dos remolcadores de aspecto impresionante, que se acercaron echando humo para mostrarme el camino.

También llegó la lancha que debía venir a mi encuentro y expliqué que me veía obligada a hacer escala para realizar algunas reparaciones. Una periodista que se encontraba a bordo me preguntó si estaba contenta de volver a ver gente y sospecho que respondí con una mueca.

Nos dirigimos a la dársena de veleros, donde descubrí, con gran sorpresa, que había una multitud de ellos en el muelle. Avancé lentamente, a motor, a lo largo del pontón.

Una docena de manos se extendieron para ayudar al *Crusader* (evidentemente mi silencio de las últimas seis semanas había producido inquietud; incluso habían alertado a los buques para que

me buscaran).

Entre mis asistentes se encontraba un contingente del *Royal Cape Yacht Club* —en cuyo pontón había amarrado—, así como el contralmirante y el vicecomodoro, que me dieron la bienvenida a Ciudad del Cabo. Inmediatamente después de las presentaciones se interesaron por las reparaciones que necesitaba el *Crusader*. Rob me había hablado de la amabilidad y la hospitalidad de Ciudad del Cabo, pero aquello superó todas mis expectativas. ¡Todos querían colaborar! Un balandrista local, Jerry Whitehead, se ofreció muy gentilmente a ocuparse de las reparaciones del Sailomat y me prometió que estaría listo en dos días. Un periodista me aseguró que telefonearía al *Daily Express* de Londres y haría transmitir a mi familia la noticia de mi llegada. Luego me invitaron al *Yacht Club*, donde me invitaron a un maravilloso almuerzo. Descubrí que no podía comer tanto como estaba acostumbrada a hacerlo en casa; supuse que se me había encogido el estómago. Me resultó muy extraño encontrarme otra vez sentada ante una mesa, conversando y escuchando a otros; era algo tan abstracto e irreal como si no me hubiese encontrado verdaderamente allí. Aún sentía el movimiento del *Crusader* bajo mis pies y el suelo del restaurante me pareció duro y áspero, casi como si me golpeara los pies al caminar.

Por lo menos media docena de personas me invitaron a quedarme en sus casas, pero rechacé amablemente todos los ofrecimientos, explicando que lo mejor para mí sería permanecer en el velero. No quería relajarme por completo, ya que temía perder mi relación con el *Crusader* y el mar. No obstante, acepté la invitación a cenar aquella noche y la promesa de un baño caliente.

Lamentablemente había llegado en sábado y durante el fin de semana no podían realizarse las reparaciones más importantes. En consecuencia, pasé el resto del día ocupada en algunas tareas que eran más fáciles de realizar en puerto que en alta mar. Por ejemplo, revisé las drizas en busca de indicios de desgaste en la espiga, etc. David Alcock y Ian Carter, dos jóvenes de la localidad, subieron a bordo y muy cordialmente engrasaron los cabrestantes y ajustaron el cabezal del gobernalle. De hecho, montones de personas se acercaron a saludarme y darme la bienvenida a Ciudad del Cabo. Me sentía abrumada por su amabilidad y por su auténtico deseo de hacer cualquier cosa que contribuyera a que todo volviera a estar

en condiciones. Muchas personas me dijeron que habían hablado con Rob… el modo más seguro de despertar mi ávida atención.

Había muchos periodistas y fotógrafos que querían saber cómo había andado todo desde las últimas semanas y, cuando terminé de hablar con ellos, Bill
O'Reilly
—un miembro del *Royal Cape Yacht Club*— se acercó a buscarme, pues era la hora del baño caliente y la barbacoa. Cogí el puñado de cartas que tenía para mí el *Argus* —el periódico de Ciudad del Cabo — y mientras Bill
O'Reilly
me conducía a su casa, situada en las colinas que dominan Ciudad del Cabo, pensé en el placer que me proporcionaría leer las últimas novedades.

En cuanto llegamos a la casa de Bill, aunque no quería parecer demasiado ansiosa me zambullí en una bañera llena de agua jabonosa y caliente hasta el borde, que olía a todas las cosas hermosas que había olvidado durante las últimas nueve semanas. Aquello fue increíblemente fantástico.

Luego, cuando me sentí relajada, leí la correspondencia e intenté telefonear a Juliet, ya que a través de sus cartas comprendí que estaba muy preocupada por mi silencio. Lamentablemente no la encontré, pero pude comunicarme con mis suegros, que evidentemente se sintieron encantados al oírme. Ya estaban enterados de mi llegada y habían telefoneado a Juliet, que se encontraba en Viena. Me produjo un enorme alivio saber que el *Daily Express* había telefoneado a Nueva Zelanda para hablar con mis padres; seguramente los pobrecitos estaban frenéticos. Todos se encontraban bien y se esperaba la llegada de Rob a Auckland el 26 de noviembre. Pero, por desgracia, hasta entonces ignoraría mi llegada a Ciudad del Cabo, ya que no tenía contacto directo por radio.

Después de cenar, mis anfitriones me llevaron al puerto. Les agradecí la encantadora velada y me acosté, aunque no para dormir, desdichadamente, ya que después de nueve semanas de ruido y movimiento me resultaron extrañamente perturbadores el silencio y la tranquilidad de encontrarme en puerto. Permanecí en vela, pensando en las reparaciones, en Rob y en la inquietud que

había causado a mi familia. Me consolé con la idea de que al menos mi familia sabría ahora que el silencio no significa, necesariamente, el desastre. Empero, la preocupación a largo plazo que les proporcionaba era el aspecto más desagradable del viaje. Rob y yo estábamos de acuerdo en que era correcto que intentara dar la vuelta al mundo y considerábamos que al final me sentiría justificada, pero siempre tuve conciencia de que provocaba a todos una inmensa inquietud y cuando leí sus cartas me repetí una vez más que me estaba comportando muy egoísta y desconsideradamente. No obstante, así tenía que ser y cualquiera que emprende ese tipo de viaje tiene que ser un poco duro de corazón.

No tenía sentido insistir en las mismas viejas cuestiones. Me había comprometido a mí misma y a todos los demás en esta aventura, y la única justificación de haberla iniciado consistía en seguir adelante y concluirla, en superarla lo antes posible y asegurarme de que volvía entera.

A primera hora de la mañana del 20 de noviembre (Día 72), llegó el técnico que repararía la radio y diagnosticó la avería: ¡un fusible fundido! La tontería consistía en que aunque yo había cambiado los fusibles varias veces, todos los de recambio también estaban fundidos. Evidentemente, como descubrió más tarde el técnico, el verdadero problema se encontraba en una grieta del aislador de la antena.

La hospitalidad de Ciudad del Cabo no conocía límites. El director del *President Hotel* llamó para pasar a recoger mi ropa sucia y me la envió al día siguiente por la tarde, envuelta como un regalo de Navidad; me pareció una maravilla volver a contar con ropa limpia y aromatizada. Después volvieron mis amigos, los engrasadores de cabrestantes, con Jerry Whitehead, que me brindó un poco de su tiempo en el dique. Deslizamos el *Crusader* y me ayudaron a quitar los percebes. Después, pasaron una mano de pintura repelente por el fondo del casco. A continuación llegó el técnico de la radio con el nuevo aislador y pensé que los regalos que había recibido —dos cajones de Oporto y uno de Jerez— eran una cuestión aparte, pero que debía estar gastando bastante en el resto de mis adquisiciones.

Lo incómodo de la situación era que yo no llevaba dinero

conmigo, salvo el billete de diez libras que Juliet había insistido en darme, por si iba a parar a alguna costa extraña solo con la ropa puesta. Afortunadamente el *Argus* vino en mi ayuda, proveyéndome de un dinero que le reembolsaría el *Daily Express*. Gracias a la amabilidad de todos, apenas lo gasté. No necesitaba demasiada comida, ya que a bordo todavía había provisiones para diez meses, pero me estaba cansando de mi colección de *cassettes*, por lo que compré unas cuantas. También adquirí algunos libros y el atento librero agregó uno de regalo.

Me compré otro equipo de atletismo, ya que descubrí que los pantalones eran más cómodos que los tejanos. También vi un pijama y pensé lo hermoso que sería cambiarme alguna vez para meterme en la cama con un pijama. Aquella noche disfruté de una encantadora cena con David Alcock y su familia. Además escuché algunas opiniones sobre Sudáfrica y sus problemas.

El lunes, a última hora de la tarde, casi todo estaba listo y el *Crusader* descansaba cómodamente junto al pontón, aguardando la partida. Se le veía pulcro y acicalado, y pensé que tenía un aspecto muy marinero. No parecía un yate que sale a navegar un solo día ni un velero de regatas; se le veía garboso, resuelto y dispuesto a afrontar cualquier cosa. Claro que yo nunca le vi desde el punto de vista de un espectador y mi juicio puede ser parcial. ¡Me resultaba tan difícil ser objetiva!

Debía partir al día siguiente, pero los ejes de repuesto del gobernalle del timón automático aún no estaban hechos; la empresa me había prometido que trabajarían en ellos toda la noche. Desde el atardecer estuve con la familia de Ian Carter, que posee una hermosa casa en los suburbios de Ciudad del Cabo. Para mí, lo más atractivo de la casa era, naturalmente, el tamaño de la bañera. Dediqué media hora deliciosa al intento de absorber perfume y las suficientes jabonaduras para seis o siete meses. La cena fue estupenda y me deleité con el sabor de la carne asada y las verduras: nunca me habían parecido tan buenas. Después me llevaron al barco y un miembro de la empresa, que era electricista, trató de reparar mi alarma de «fuera de rumbo». Descubrió una avería y cambió una pieza, pero yo no contaba con un manual de reparaciones para tan complejos instrumentos y finalmente el hombre tuvo que abandonar.

Me acosté y estaba a punto de dormirme cuando oí que una voz me llamaba desde el malecón. Me asomé y encontré a un anciano holandés con quien había hablado antes. Iba cargado con todo tipo de elementos que consideraba podían resultarme útiles: una bolsa de naranjas, un viejo atlas, un pequeño compás de orientación manual, un termo para agua, una linterna de bolsillo, una botella de cerveza de jengibre, una almohada hinchable y dos botellas de vino. Me conmovieron su generosidad y las molestias que se había tomado al traerme aquellos artículos. Se marchó muelle abajo, con expresión feliz, y desapareció en la noche. Contenta, pero desconcertada, volví a meterme en mi litera y me pregunté qué lo habría incitado a acercarse a tan altas horas de la noche para entregarme sus presentes. En el mundo hay personas capaces de hacer cosas extraordinarias con tal de ayudar. Quizá se sientan relacionadas de manera personal con una aventura extraña y aparentemente insensata como esta. Creí entender lo que significaba para él entregarme aquellos tesoros que, en una situación de supervivencia, eran exactamente lo que necesitaría. Agregué el termo, la almohada hinchable y el compás de orientación manual a mi equipo de supervivencia. A menudo recordé el placer y la exaltación que vi en su rostro a medida que los sacaba de su bolso.

El martes por la mañana, muy temprano, hice una demencial carrera a la ciudad con los Alcock, para comprar fruta fresca y verduras en el mercado. Retorné al *Crusader* y mientras esperaba la llegada de las piezas prometidas del timón automático, cambié mi provisión de agua dulce, ya que esta tenía tendencia a acumular algas, pese al poco tiempo transcurrido desde mi partida de Inglaterra. Con anterioridad había descubierto una filtración en uno de los depósitos principales y ajusté el empalme de un manguito mohoso. Si se hubiera vaciado el tanque no habría sido un desastre, porque tenía setenta y cinco galones de reserva, pero habría significado tener que recoger agua cada vez que lloviera.

Cuando terminé de baldear la cubierta y de ordenar las cosas llegaron las nuevas piezas y, rápidamente, volví a montar el mecanismo. No supe cómo demostrar mi agradecimiento a la gente que había trabajado tanto para fabricarlas.

Estuve a punto de empañar mis antecedentes al intentar salir de Ciudad del Cabo sin pasar por la aduana. Afortunadamente me lo

recordaron a tiempo y visité diversas oficinas para cumplir con todas las formalidades. Cuando volvía al puerto pasé por el Yacht Club para agradecer a los socios su hospitalidad. Luego me encontré otra vez a bordo y ansiosa por zarpar. Cuando llegó el momento, tuve algunas dificultades para desalojar de gente el atestado camarote y me pregunté cómo se las habría arreglado Rob cuando hizo escala con el *Great Britain II*.

Después de mucho tirar, empujar y ser ayudada desde tierra, conseguí desatracar y pasar ante el pontón delantero, librándome de tocarlo por pocos centímetros. Avancé lentamente a motor entre las embarcaciones y salí de la dársena de los veleros. Con los ojos llenos de lágrimas me despedí de aquella gente que tanto me había ayudado.

10

HACIA LOS TEMPESTUOSOS MARES DEL PARALELO 40

El viento soplaba con fuerza cuando el puerto quedó atrás. Me puse las ropas de hule, envergué el *yanki* número dos y ricé la vela mayor. Estaba templando las velas cuando me di cuenta de que no sabía por qué lado de la boya de entrada debía salir. Corrí abajo y miré la carta. Descubrí con horror que estaba en el lado que no correspondía. Me cosquilleaban las plantas de los pies mientras esperaba que las rocas abriesen el casco del *Crusader*. Pero sin duda había mucha agua, porque el barco avanzó majestuosamente sobre la ondulada superficie de la bahía. No obstante, esta vez me preocupé de pasar Robben Island por el lado correcto… por el más corto, lo cual me hizo ahorrar alrededor de cinco millas.

Tracé un derrotero para franquear Sea Point y empecé a hacer buenos adelantos. Pero el fuerte viento que había experimentado inmediatamente después de salir del puerto empezó a amainar y, cuando me encontré a una milla más allá de la costa, prácticamente había desaparecido. A las tres de la tarde me encontraba en una calma chicha total y a punto de sufrir los dos días y dos noches más tediosos y agotadores del viaje. El viento apareció y desapareció repetidas veces, de una manera exasperante. El *Crusader* avanzaba unas millas, luego perdía el viento y era empujado por la corriente. Aquel lugar era famoso por sus tormentas, pero para mí nunca pasó de una brisa ligera de fuerza dos. Creí que no dejaría nunca de ver la Table Mountain. Veinticuatro horas después de abandonar el puerto solo me encontraba a veinte millas al oeste de la costa, rodeada de barcos iluminados. Tomé infinitos tazones de cacao y escuché las *cassettes*. Era imposible dormir tan cerca de tierra y con un viento, que a pesar de ser leve, hacía todo lo posible por estrellarme contra las rocas.

23 de noviembre (Día 76)

Conecté mi VHF y oí, con gran sorpresa, que me llamaba Radio Ciudad del Cabo. Me informaron de que el jueves se esperaba la llegada del Cóndor a Auckland y la del Great Britain II el día siguiente. Preferiría haber oído lo contrario; pero de todos modos fue una buena noticia. Significaba que pronto hablaría con Rob. ¡Qué sorpresa se iba a llevar!

También me vi sorprendida por lo fácil que resultó reanudar mi antigua rutina y enseguida tuve la sensación de que no había estado en Ciudad del Cabo. Como de costumbre, intenté alejarme cuanto antes del continente. Pero con aquellos deplorables vientos no progresaba apenas y lo único que lograba era agotarme con innecesarios cambios de velamen. ¿Dónde estaban ahora los temporales?

Cuando por fin reapareció el viento, lo primero que logró fue romper uno de los nuevos machos del timón automático. Casi no podía creerlo. Me sentí tan deprimida que estuve a punto de echarme a llorar. ¿Cómo podía haberse roto aquella pieza con tanta facilidad? A fin de cuentas, el viento no era tan fuerte. Por un momento sopesé la idea de volver a Ciudad del Cabo; pero lo pensé mejor y calculé que aquello significaría un retraso de ocho o nueve días; retraso que podía suponer la diferencia entre finales de verano y principios de otoño en el Cabo de Hornos. Y Dios sabe que ya iba bastante retrasada. No podía correr el riesgo de una nueva demora y estaba resuelta a seguir viaje. Aún me quedaban dos machos de recambio, además de uno viejo que había acortado. Decidí correr el riesgo y confié en que, fueran cuales fuesen los factores desconocidos que contribuían a la rotura (chocar contra una ola en un ángulo desafortunado o un fallo propio del metal), no volvería a ocurrir. También resolví cablegrafiar a la Sailomat de Suecia para solicitar que me enviaran otro macho al próximo punto de encuentro, en Tasmania. En el ínterin, tuve que reparar el macho roto, operación que resultó ser un verdadero desastre. Además, volvió a atascarse la maldita driza. Finalmente me sentí tan fatigada

que no tuve la energía suficiente para quitarme las botas antes de acostarme.

Más tarde, el 25 de noviembre, agregué en mi cuaderno de bitácora:

> *He leído todas mis cartas y el cuaderno de bitácora de Rob por tercera vez. Las cartas son todas muy estimulantes y, si alguna vez llego a sentirme incapaz de hacer algún esfuerzo, volveré a leerlas. Parece ser que hay mucha gente que clava planisferios en las paredes y que señala en ellos mi posición. Me veo obligada a hacer algunos progresos para esas personas. Ahora me prepararé una taza de cacao y me acostaré. Son las 8 y he puesto el despertador para que suene a medianoche, momento en que llamaré a Rob. Bien mirado, si este macho del gobernalle dura algo más de una semana y los otros un plazo similar, y suponiendo que pueda repararlos con mi nueva provisión de pernos, podrían bastarme hasta mi llegada a Tasmania; especialmente si llevo yo el timón en condiciones atmosféricas tormentosas. Ojalá no estuviera tan nerviosa. Supongo que se debe a mis pensamientos sobre los tempestuosos mares del paralelo 40.*

Tres días después no estaba muy lejos de Ciudad del Cabo, pero al menos había superado el Aghullus Bank, que tan malos momentos había hecho pasar a Chay en su primer intento de dar solo la vuelta al mundo. Iba en un pequeño balandro de orza, totalmente inadecuado para la travesía. Y mientras cruzaba el Aghullus Bank, dio de quilla once veces. No tuvo más remedio que renunciar al viaje, lo cual significó para él una terrible decepción. También en su segundo intento, ya en el *British Steel*, le habían acosado borrascas y temporales en aquel lugar que a mí me trataba con tanta benevolencia.

Al día siguiente (26 de noviembre) por la mañana, escribí en mi cuaderno de bitácora:

¡Hablé con Rob! Hice la conexión inmediatamente antes de medianoche, de acuerdo con nuestro plan y descubrí que Radio Ciudad del Cabo intentaba ponerse en comunicación conmigo. No pasan por alto un solo detalle. Me comunicaron de inmediato y oí a mi querido, mi queridísimo Rob. Su voz sonaba apagada, como si hablara desde el interior de una concha, pero audible.

Había llegado a Auckland antes de lo que esperaba. Todavía no había recibido mis cartas pero las esperaba en cualquier momento. Se mostró ansioso por conocer todos los detalles, pero yo estuve más interesada en oírlo a él, por supuesto.

Charlamos veintisiete minutos. Fue maravilloso oírlo. Antes de su llegada a Nueva Zelanda toda la tripulación le hacía bromas acerca de los indignados suegros que lo aguardarían en el muelle armados de escopetas, y parecía nervioso por el encuentro. ¡También me contó que solo habían sufrido un temporal desde que salieron de Inglaterra! Increíble. Esto me hace sentir infinitamente mejor.

Después de hablar con Rob, el hogar me pareció mucho más cercano. Me encontraba aproximadamente a 7000 millas de distancia de él, pero como permanecería un mes en Auckland pensé que lograría adelantar 3500 millas. Más aún, yo no tocaría puerto en Auckland, lo que me permitiría cubrir 500 millas adicionales. Por otro lado, perdería esta ventaja a través del Atlántico Sur, ya que mi ruta se encontraba más al norte y era más larga que la que seguían los participantes de la regata. Rob volvió a advertirme, por radio, del peligro que significaba tratar de ahorrar millas navegando más al sur y, por lo tanto, más cerca de la ruta del Círculo Polar Antártico. Insistió en que la temperatura era demasiado baja, los trabajos muy duros y la totalidad de las condiciones demasiado peligrosas para un navegante solitario. Los mayores riesgos eran el hielo y los icebergs. Los veleros de regata pueden sortearlos, porque cuentan con una tripulación completa; pero para una persona sola

el peligro es enorme. Aunque yo quería dar la vuelta al Cabo lo más rápidamente posible, habría sido fatal encontrarme en medio de los icebergs… aunque lograra sobrevivir a las temperaturas bajo cero, a la nieve y a las cubiertas congeladas. La diferencia entre la ruta que yo me proponía y la que siguen la mayor parte de los veleros de regata desde Ciudad del Cabo hasta el Cabo de Hornos (incluyendo la etapa extra hasta Auckland) es de más de 2000 millas; pero no podía evitarlas, tenía que atenerme a la ruta más larga y esperar que no hubiera icebergs más al norte del paralelo 48, por donde pasaría a finales del verano. ¡Nunca había visto un iceberg y no me sentía especialmente interesada en verlo!

27 de noviembre (Día 80)

Hace cinco días que he salido de Ciudad del Cabo y el viento sigue siendo inestable. He trazado un rumbo SE para dirigirme al límite sur de la ruta proyectada, donde espero encontrar vientos más continuados.

Anoche llevé el timón un par de horas e hice lo mismo hoy por la mañana, pero mientras la velocidad permanezca por debajo de los seis nudos calculo que el timón automático no se romperá. Detesto llevar el timón y ahora sé que esta es una de las principales causas de mi inquietud. La perspectiva de tener que gobernar ocho o diez horas diarias es terrible y sumamente pesada.

28 de noviembre, 6 de la tarde (Día 81).

Goberné el timón durante todo el día, a ratos, y durante los intervalos leí Artarctic Pilot. ¡Qué libro más interesante! No solo proporciona información sobre todas las cosas desagradables del lugar, sino que además instruye sobre aves, peces, algas, etc. Asimismo, por razones psicológicas, he vuelto a colocar a mano las obras de Robin Knox-Johnson y

Chichester. Me dedico a leer lo que han escrito con respecto a esta parte del océano. He descubierto que me ayuda, porque me muestra las dificultades que afrontaron. El Crusader se balancea intensamente y mi vaso de jerez acaba de depositar casi todo su contenido en el suelo; me he servido otro.

A las 11,30 de la noche, escribí:

A las 8 de la noche el viento alcanzó fuerza de temporal. Desde entonces he estado en el timón o cambiando velas. En un momento dado, mientras me dirigía a proa para izar el tormentín, el barco orzó accidentalmente y cuando giré al timón para recuperar el rumbo, el Crusader estaba ya de cara al viento y no quiso virar ni por avante ni en redondo. El viento soplaba duramente y tuve la seguridad de que algo se iba a romper. Hice girar toda la rueda, desconecté el timón automático y me precipité a arriar la vela mayor. A mitad de camino se enrolló alrededor del palo, al que se pegó como si estuviera encolada. Corrí a popa, giré todo el timón en sentido opuesto con el propósito de virar en redondo y liberar la vela del palo. El sistema funcionó; arrié la mayor lo más rápidamente posible y la aferré en la botavara. Como no quería navegar al garete, sin ninguna vela izada, porque las olas ya eran enormes, icé el tormentín (del tamaño de un gran mantel) y viré otra vez en redondo. ¡Qué hazaña!

A la tarde siguiente, apunté:

Por fin el viento está amainando. Anoche, a las 11,00 el barómetro empezó a ascender desde 1008 milibares y esta mañana llegó a los 1023. El viento siguió ululando toda la noche y no pude dormir hasta cerca de las 5, aunque durante toda la mañana estuve haciéndolo a ratos. Sentí un inmenso

alivio al descubrir que no era necesario permanecer constantemente ante el timón durante el temporal; con el tormentín acuartelado, el Crusader mantuvo un rumbo perfecto con el viento a favor, sin ayuda del Sailomat. Esta mañana, muy temprano, me preparé un abundante desayuno de patatas fritas, calabaza y huevos; aunque estaba un poco mareada —supongo que debido al cansancio—, lo comí y volví a acostarme. Hace dos horas empezaron a calmarse el viento y el mar. Debía cruzar el paralelo 40 por la noche; pero con el viento haciéndome derivar al norte, probablemente sigo en algún punto de los
39°.

Repentinamente ha empezado a hacer frío. Me he puesto un traje polar, con camiseta debajo, un equipo de atletismo, calcetines y zapatillas revestidas de lana. Ahora me siento bien abrigada. Fuera la temperatura es extremadamente cruda. La mar es gruesa y gris, el cielo también está gris y unos pocos albatros errantes navegan entre las olas.

El día anterior me desconcertó observar que el barómetro seguía ascendiendo tres milibares. Más tarde encontré la razón: ¡lo golpeaba con la cabeza! Lo había colgado en lo alto del marco de la puerta de la cámara y creí que su base quedaba bastante alejada, pero debo de ser más alta de lo que pensaba.

Cada vez que miro en dirección a la cabina me veo frente a un enorme y nevado pastel de Navidad, adornado con setas de mazapán, que me regaló el Argus en Ciudad del Cabo. Estoy en un brete, ya que no sé qué hacer con él; es demasiado grande para guardarlo en una taquilla y demasiado hermoso para desprenderme de él; pero, si no hago algo, irá a parar al sollado. Tiene encima una gran casa de pan de jengibre y me recuerda los libros con láminas que leía de niña. Me parece

que el día de Navidad cortaré una porción que incluya la casa y sacrificaré el resto. De todos modos, será un banquete para las aves marinas.

Durante dos días no he logrado hacer ninguna observación astronómica a causa del cielo nublado, pero en realidad no tiene importancia. No había en los contornos nada contra lo cual chocar. Entonces ya estaba segura de que no había islas ni barcos en los alrededores, por lo que dejé de vigilar.

No obstante, a la mañana siguiente, después de desayunar, decidí hallar la situación. Tomar la altura del sol puede ser una experiencia singular cuando se realiza a bordo de un velero y con mar gruesa. No solo tuve que sostener el sextante con ambas manos, evitar que la espuma cayera en los espejos y tratar de sostenerme de alguna manera, sino que existía el problema de saber si el horizonte era el horizonte o si se trataba de una enorme ola situada a veinte metros de distancia. Cuando se mira a través del catalejo del instrumento resulta sumamente difícil descubrir la diferencia, en especial cuando una solo cuenta con un segundo o poco más para decidirlo. Todo se ve agravado por la necesidad de sostener el bloc contra el viento, apretar un lápiz entre los dientes y mirar el cronómetro. Después de hacer cinco observaciones, me sentí muy satisfecha conmigo misma.

Luego tracé la posición y, con gran disgusto, descubrí que las últimas singladuras no habían sido tan buenas corno yo creía. Seguramente seguía teniendo una corriente en contra. También me decepcionó descubrir que había derivado al norte; casi lo esperaba, pero en ningún momento imaginé que me encontrara en los
38°
51' N. Afortunadamente el viento había amainado y se estabilizó, por lo que logré mantener un buen rumbo SE. La velocidad era buena, pero excesiva para el timón automático. Con el fin de evitar que se averiara, lo desconecté y me instalé detrás de la rueda. Estaba dispuesta a timonear el resto del día, pero posteriormente observé que el *Crusader* lo hacía muy bien por su cuenta. Había olvidado que aquel era su mejor punto de equilibrio: con la vela mayor rizada, un foque izado y el *yanki* bien cazado. Durante el resto del día corrió alegremente a siete nudos; en ocasiones era

embestido por alguna gran ola, pero siempre volvía a rumbo por sí mismo y no tuve que tocar el timón ni una sola vez. Esto fue muy estimulante, ya que significaba que si el timón automático se averiaba, siempre podría tomarme un descanso en el gobierno del barco.

El tiempo coincidía con el que esperaba, con repentinos temporales que duraban unos días y luego se perdían en la nada, dejando que el *Crusader* se deslizara en el mar oleoso como un pato agonizante. Rob me había dado algunas lecciones sobre las pautas atmosféricas del lugar y yo sabía que aquellas condiciones eran producidas por las depresiones que circulan más al sur de donde yo me encontraba. Estas depresiones siguen una ruta fija desde el oeste y se abren paso a través de unas vastas y desiertas extensiones de océano en las que prácticamente no hay tierra que las obstaculice. Este incesante transcurrir circulante de los fuertes vientos y de los consiguientes cambios que llegan con las depresiones crean las descomunales olas llamadas «barbas grises» por los viejos lobos de mar. No quería ni pensar en esas olas, sobre las que se cuentan tantas historias. Chichester escribió una obra soberbia, titulada *Along the Clipper Way*, que describe algunas de las espeluznantes experiencias de los antiguos *clippers*; también se contaban fabulosas historias de gigantescos moluscos que surgían del mar y arrastraban barcos enteros hacia las profundidades…

Afortunadamente, mi imaginación no iba más allá de un molusco de unos pocos centímetros de largo; pero la idea de unas olas lo bastante grandes para tragar grandes barcos me preocupaba, como muestra mi cuaderno de bitácora correspondiente al 1.º de diciembre:

> Después de volver a izar la mayor rizada pasé largo rato de pie junto al timón, observando los progresos del velero y pensando: a babor el sol, a estribor los osos polares. (Naturalmente, no hay ninguno, pero tengo la impresión de que tendría que haberlo). Durante todo el día he tratado de aceptar el hecho de que estoy nerviosa, aunque en realidad no es sorprendente. La gente habla de «barbas grises», de olas

monstruosas y de todo lo demás, y detrás de cada onda espero encontrar al acecho una ola de luna milla de altura. En este momento hay un oleaje de seis metros, pero tengo que proseguir, aunque el mismísimo Neptuno me pida que desaloje el lugar. Este es el punto álgido del viaje en lo que a mi supervivencia se refiere; de eso se trata y eso es lo que me pone nerviosa, naturalmente, si pienso en las cosas horrendas que pueden ocurrir. Pero entonces, erguida ante el timón, mientras observo cómo se escurre el Crusader por entre las olas, pienso: sin duda alguna un barco es como un corcho y mientras tenga fuertes costados y mucho aire en medio flotará, aunque sea patas arriba. El mástil es la parte más vulnerable; por tanto, he de tratar que se mantenga enhiesto.

Al releer lo escrito me parece algo frívolo, pero en realidad estoy muy angustiada y la ligereza es mi defensa contra la morbosidad. Querido Rob, quisiera encontrarme ya en el camino de regreso a casa, Me sugeriste que no me preocupara por la velocidad y que me limitara a mantenerme animada. De acuerdo, intentaré solo mantenerme animada la próxima vez que encuentre un fuerza diez.

Volver a comunicar hoy con Rob fue, en cierto sentido, extraño. Estaba lo bastante cerca para hablarme por teléfono, pero no lo suficiente para ayudarme... salvo proporcionándome estímulo y fortaleza moral. En la media docena de veces que hablé con él durante su estancia en Auckland ha cambiado mi estado de ánimo; ha logrado que sintiera menos miedo a las condiciones atmosféricas y me ha puesto de muy buen humor, pese a los prácticamente continuos temporales con los que he tropezado. En realidad, ahora me parecen preferibles a los leves e irritantes vientos variables de los trópicos.

Hablar con Rob también ha hecho que los días pasen de

prisa y sean más significativos.

La hora local de Nueva Zelanda lleva ocho horas de adelanto con respecto a la mía, por lo que debo ser muy cuidadosa en la elección de los horarios en en que me comunico por radio para que el pobre Rob no tenga que levantarse a primeras horas de la mañana. Naturalmente, para ajustar el horario, soy yo la que tengo que levantarme de madrugada. Claro que despertar por la noche es para mí una rutina y no me causa ningún trastorno.

7 de diciembre (Día 90)

El día es tan increíblemente hermoso que he desocupado la cabina y estoy sentada al sol, maravillada de que el Índico Sur pueda producir este tiempo. No ha habido fuertes vientos durante los tres últimos días y la mar está casi llana; hasta el oleaje prácticamente ha desaparecido. Solo corre una suave y uniforme brisa del este, lo que significa que soy llevada en dirección SE.

Dos cosas me han dejado perpleja esta mañana. La primera fue una serie de largas líneas de espuma que aparecieron en el agua, como si acabara de pasar un barco, aunque esto era muy improbable. La segunda fue que parece que mi singladura de mediodía a mediodía pasó de las 200 millas, lo cual es increíble, dado que no he hecho el promedio de mere nudos necesario para recorrer esta distancia; más bien he promediado los siete nudos. Quizá las millas extra se deban a la corriente. He verificado y vuelto a verificar mis observaciones matinales y estoy segura de que son correctas, pero solo cuando tome una observación al mediodía sabré

exactamente cuántas millas he cubierto. Me pregunto si es posible que haya una corriente de dos nudos y tengo que llegar a la conclusión de que así es. Mañana, cuando hable con Rob, se lo preguntaré.

Hay cinco tipos diferentes de aves alrededor del velero Una avecilla gris trata constantemente de posarse en el palo, pero todavía no se ha atrevido a hacerlo. ¡Pobrecilla! ¡El Índico Sur no es lugar para ti, si eres de las que se cansan!

El aguaje forma una línea recta de burbujas que se prolonga en la distancia y el Crusader marcha suavemente a toda vela, tragando millas a seis nudos constantes. El aire y el mar son fríos, pero el sol llega al asiento de popa donde estoy sentada lo bastante fuerte para broncearme. En mi mente persisten tontas dudas sobre si en realidad estoy aquí o en alguna latitud tropical. Busco características específicas que confirmen los hechos, pero no las encuentro. Ahora tengo el sextante a mi lado y pienso hallar mi posición justo a mediodía.

Al día siguiente, 8 de diciembre, las características se presentaron en abundancia cuando volvió a soplar el viento tormentoso. A la tarde había desconectado el timón automático, porque el *Crusader* parecía dichoso navegando por su cuenta, pero a las 11 de la noche me levanté y volví a conectarlo para controlar el alocado rumbo que seguía. A las 2 de la madrugada el viento alcanzó los cuarenta nudos, lo que me obligó a alterar el rumbo para recibirlo por la aleta, lo que era considerablemente más cómodo que tenerlo por el través. Con el yanki n.º 2 izado, avancé a seis nudos, lo que significó otra buena singladura, aunque derivando al sur más de lo que habría deseado.

Realmente parecía avanzar a gran velocidad con aquellos vientos de popa; el Índico Sur tiene sus compensaciones. Sin embargo, tendría que haber sido menos optimista y más desconfiada de los progresos que hacía, pero en ese sitio, y a miles de millas de la tierra, no me preocupaba tanto la forma de

navegar… solo me desconcertaba algo la continua discrepancia entre la distancia obtenida con mis observaciones y la que surgía de la lectura de la corredera automática. Sabía que mis observaciones tenían que ser correctas, porque había encontrado las Canarias y Ciudad del Cabo; no obstante… tenía que haber cometido algún error. Estaba segura de que Rob lo descubriría.

10 de diciembre (Día 93)

Fuerza siete todo el día y el barómetro cae constantemente; me pregunto si se debe a que me dirijo al sur y me acercó a la depresión. El balanceo del barco es horrible. Se sacude violentamente y me ha sido imposible relajarme en ninguna posición. Esto, combinado con los descensos del barómetro, culminó en una pequeña depresión personal esta tarde. Me tendí en la litera, terminé de leer un libro y me sentí bastante inquieta al concluirlo… algo que rara vez me ocurre. Entonces, de improviso, me pregunté qué hacía allí, en lugar de estar con Rob. Después de varios pensamientos enfermizos y de algunos sollozos, salté de la litera, me preparé una taza de té y leí una o dos páginas del libro de Chichester, para recordarme que no debía suponer que todo el monte es orégano.

12 de diciembre, 15,30 (Día 95)

El Crusader hace corvetas bajo las olas, como una señora gorda después de una fiesta muy bulliciosa. Hunde firme su carel bajo las ondas y a veces deja pasar una ola sobre cubierta. Hace un rato, todo lo que veía desde el ventano de la

cámara era agua verde, gran parte de la cual se abrió camino a lo largo de mi cuello. Estos ventanos aceptan una moderada dosis de espuma y agua sin gotear demasiado, pero no resisten la inmersión total. El agua también se abrió camino hasta el sollado, aunque no acabo de ver por dónde. Es un fastidio, aunque se achica fácilmente. Cocinar es un auténtico desbarajuste; nada se queda quieto donde lo dejo, por mucho que lo acomode. Cuando como, sostengo la taza con una mano, con la otra me llevo la comida a la boca, con otra aprieto el plato y el resto me mantiene firme en el asiento. Estoy aprendiendo a ser un pulpo. De cualquier manera, me siento alegre y filosófica con respecto a esta forma de vida; supongo que me estoy acostumbrando a ella.

13 de diciembre (Día 96)

¡Qué noche más infernal! El viento volvió a alcanzar fuerza de temporal y el Crusader, al recibirlo por el través, se bamboleó como un corcho. Varias veces desperté presa del pánico, cuando una ola rompía sobre cubierta y enviaba cascadas de agua a la bañera. Me vi obligada a achicar los pañoles constantemente. Creía haber tapado la mayor parte de las goteras, pero el agua sigue entrando. Pese a mi resolución de no preocuparme, permanezco tendida en la litera, tensa, aguardando la próxima ola y preguntándome si no hará añicos el timón automático.

14 de diciembre (Día 97)

¡Qué ignorante soy! Esta mañana llamé a Rob, le expliqué las diferencias que obtenía y descubrí que había estado cometiendo un error garrafal. En lugar de medir las distancias en la escala de la latitud, al costado de la carta, las había estado midiendo en la escala de longitud, al pie de la misma. Rob lo dedujo de inmediato; supongo que cualquiera, salvo yo, habría resuelto el problema.

En consecuencia, esto explica la fenomenal corriente de dos nudos que me empujaba cuarenta millas extra o más diariamente. Una sensación hermosa mientras duró. No tuve más remedio que reírme de mí misma, la genial navegante. Es extraño que haya logrado llegar tan lejos... Empero, si he logrado llegar hasta aquí siendo tan idiota, tal vez logre sobrevivir hasta completar el viaje en el mismo estado.

Desde que hablé con Rob he pasado casi toda la mañana intentando averiguar cuál era la distancia exacta que había cubierto. Calculé que serían 10 573 millas a una media de 113,4 millas por singladura (me parece). En este momento me siento bastante desmoralizada.

11

UNA NAVIDAD EN SOLEDAD

El tiempo siguió frío, húmedo y desagradable. El 18, poco después de medianoche, me levanté y traté de llamar a Nueva Zelanda, para hablar con mis padres. Lamentablemente, *Radio Ciudad del Cabo* no me oía, aunque yo sí a ella. Soplaba un fuerte viento y estaba preocupada por el timón automático. Se comportaba maravillosamente bien, pero había un límite en cuanto a lo que podía esperar que soportara. El día anterior había tenido que llevar el gobernalle constantemente, pero logré facilitarme las cosas instalando un sistema de emergencia, con el propósito de no tener que gobernar el timón desde la bañera, al descubierto. Mediante un sistema de poleas y de motones que atravesaba la escotilla principal, lograba cambiar el rumbo sin salir de la cabina. Aun a favor del viento el *Crusader* se mantenía en su rumbo durante largo rato y, cuando lo perdía, me bastaba con manipular el sistema para volver a orientarlo.

Cuando finalmente logré hablar con Nueva Zelanda, la comunicación era tan mala que transcurrieron cinco minutos antes de que me diera cuenta de que la voz que oía era la de mi madre. Rob estaba pasando unos días con mi familia, pero en aquel momento se encontraba en el bar, con mi padre y mi hermano. Grité que volvería a llamar por la noche, pero colgué sin saber si mi madre me había oído. Cuando por fin volví a comunicar eran las tres de la madrugada. Las condiciones seguían siendo pésimas, pero Rob y yo pudimos intercambiar las preguntas de costumbre y acordamos hacer otra llamada pocos días después.

Mientras aguardaba turno empleé el tiempo en fabricar un nuevo macho para el timón automático con los restos de los rotos (se había soltado otro pocos días atrás). El esfuerzo que requirió tratar de hacerlo y evitar ser lanzada de un costado del velero al otro resultó agotador.

Al día siguiente escribí en mi bitácora:

> *Hoy por la mañana no logré saber lo que quería desayunar, de modo que preparé el almuerzo. Herví un poco de pasta y terminé comiendo un risotto de cebolla, guisantes y bacon; sabroso, pero un poco salado. Di un trago de té antes de que la taza cayera al suelo. Me favorece no sentir inclinación por los ataques de ira, de lo contrario ya estaría chiflada. De todos modos debo reconocer que de vez en cuando se me escapa alguna palabrota.*
>
> *No obstante, las temperaturas extremas han dado por resultado algunos pensamientos productivos. He analizado las pautas de conducta del timón automático. Parece que la velocidad, por sí sola, no es el factor que contribuye a su rotura, al menos no más que el mal tiempo o que algún aspecto específico de la forma de navegar. Las roturas son provocadas por los tres factores cuando se producen simultáneamente. Por lo tanto, si yo pudiera gobernar el barco cuando pareciera probable que se iban a presentar esas condiciones, tal vez impediría las roturas. Pero es imposible, obviamente, estar al timón todo el tiempo.*

De hecho, durante todo el día ya estaba gobernando el timón en esas condiciones y dejaba que el Sailomat se hiciera cargo de la navegación por la noche, confiando en la buena suerte. De todos modos, abrigaba la razonable esperanza de llegar a Tasmania antes de que se agotaran todos los recambios.

El 20 de diciembre (Día 103) el tiempo empeoró. El sonido del viento, un agudo aullido en la jarcia, penetraba en la sala de cartas y en la cámara a pesar de mis esfuerzos por ahogarlo con el magnetófono. Reduje el trapo al tormentín, que volví a acuartelar a lo largo de la línea central. Esto disminuyó la velocidad, de modo que el Sailomat pudo mantener el rumbo con el viento por la aleta. Conservé puesta la ropa de agua durante toda la noche, tendida en mi litera y dispuesta a saltar a cubierta en cuanto ocurriera algo.

Algo ocurrió —a las doce del día siguiente—, y fue dramático. El *Crusader* fue tumbado. Me dirigí a cubierta y acababa de abrir las portezuelas de la escotilla, cuando una ola rompió en la bañera con un increíble rugido. La fuerza del agua me estrelló los cuarteles en la cara y sentí la presión que se ejercía sobre ellos desde el exterior. Una porción de agua entró por los costados y por la parte superior de los cuarteles, y penetró en la sala de cartas. Me aferré a la agarradera y repentinamente comprendí que el velero estaba tumbado de costado. Transcurrieron unos segundos y pensé: «Vamos, *Crusader*, levántate»; pocos instantes después se irguió. Abrí la portezuela y vi la bañera llena de agua hasta la brazola; la balsa salvavidas, aunque firmemente sujeta por sus trincas, estaba flotando. El agua corría por todas partes y, después de la confusión inicial, dije en voz alta: «Le pondré a rumbo». Pero antes de llegar al timón se levantó otra ola por detrás. En lugar de romper en popa alzó al *Crusader* y lo empujó a una velocidad terrible. Pensé: «Está planeando. Ha perdido el control». Pero antes de que pudiera moverme, la ola nos dejó atrás y el *Crusader* emergió de una masa de espuma y burbujas. Cogí el timón y volví a dar la popa a las olas.

Sabía que el velero tenía que estar inundándose, pero observé asombrada que el timón automático seguía funcionando, de modo que corrí abajo y levanté los entarimados. Había mucha agua, pero todavía no había llegado al nivel del motor, por lo que achiqué frenéticamente hasta que el sollado quedó casi vacío. Volví a saltar a cubierta para ver si encontraba alguna avería. El depósito de carburante atado al travesaño se había soltado y volcado su contenido, de modo que lo arrojé por la borda. Algunos enjaretados de teca estaban rotos y otros habían desaparecido; el contenido de las taquillas de babor apareció desparramado por la bañera. Las velas estaban sujetas al contracarril, pero felizmente solo uno de los puños de la *yanki* estaba en el agua. La recuperé y luego me dediqué a revisar el timón automático. El macho seguía unido, pero no funcionaba correctamente debido a que una pieza grande había roto el costado de la pala. Quité la pala y el macho, y tomé yo el timón, pero tuve que bajar cada cinco minutos al sollado, que volvía a inundarse lentamente. Durante estos intervalos tuve la impresión de que el *Crusader* sabía gobernarse, de modo que comprobé el rumbo y me quedé abajo para poner orden.

Un rato después empezó a subir el barómetro, aunque con excesiva rapidez, y el viento arreció más aún. El velero se estremecía con la fuerza del tormentín que vibraba contra el palo y con los sordos embates de las olas en el casco. Tenía programada una comunicación con *Radio Ciudad del Cabo* y, en medio de un viento estruendoso y de las restallantes olas, empecé a llamar. Me sorprendió verme hablando con Rob casi de inmediato; pero él estaba tan resfriado que apenas comprendí lo que decía. Le relaté sintéticamente cómo había sido tumbado el *Crusader*, pero me apresuré a agregar que ya todo había sido dominado. Rob se mostró tan estimulante como de costumbre, aunque esta vez me pareció algo preocupado. Enseguida se presentaron muchas interferencias y me vi obligada a cortar la comunicación.

Después de la llamada me arrastré hasta la litera; me sentía helada, asustada y desdichada. Un rato más tarde percibí que el viento se calmaba; salí a cubierta y me dediqué a ajustar un nuevo macho en el timón automático. El anterior había sufrido tan tremendo golpe con el tumbo que estaba terriblemente doblado; me llevó casi tres horas de martilleos liberarlo del eje. Casi reinaba la oscuridad cuando terminé de colocarlo, pero el equipo seguía sin funcionar correctamente. Abrí la caja de engranajes para averiguar qué es lo que andaba mal y descubrí que una palanca se había salido de su posición. Intenté devolverla a su lugar, pero el movimiento era tan violento, me dolían tanto los brazos y resultaba tan extenuante la incomodidad de estar tendida boca abajo, que se me cayeron dos destornilladores y una linterna por la borda y finalmente tuve que renunciar. Me acosté dejando que el *Crusader* gobernara su propio rumbo errático a través de la noche.

La mañana siguiente se presentó bien, pero concluyó siniestramente. Con la luz del día, reparé la avería de la caja de engranajes en un par de minutos, pero me llevó una eternidad izar el *yanki* n.º 2, ya que me sentía totalmente desprovista de energías, debido a la falta de alimentos, probablemente. Sea como fuera, me llevó a cometer un desmido que podría haber significado el fin de todo. Mientras ajustaba la manga catavientos en lo alto del timón automático, me apoyé en la amurada. Sabía que aquel carel [6] no era muy seguro, pero no me preocupé demasiado ya que llevaba

puesto el equipo de seguridad. De repente se despegó el carel y caí hacia adelante. Me abracé al mástil de la manga y este, afortunadamente —dado que antes lo había ajustado—, se mantuvo en su sitio impidiéndome caer al agua. Me estremecí. Al fin y al cabo, pensé, no podría haber ocurrido nada grave, ya que llevaba los arreos de sujeción. Eché un vistazo a mi alrededor y se me enfrió la sangre: había olvidado sujetar a bordo el extremo de mis arreos de sujeción. Temblaba tanto que antes de intentar hacer algo más bajé y me preparé una tortilla de seis huevos.

La siguiente chapuza del día consistió en perder la driza del foque n.º 1. Me encontraba izando la vela cuando se soltó el grillete y la driza subió al tope del palo. La única forma de recuperarla era trepar.

Ya era 22 de diciembre y comenzaba a sentirme «navideña». Necesitaba esa driza, pero de momento no era vital. Decidí que podía esperar hasta después de mi baño anterior a Navidad, con la idea de que esa era la mejor forma de mantener el humor navideño. Temblaba desnuda junto a la cocina cuando imprevistamente arreció el viento. Ese era mi destino, pensé: «Naomí James, que salió a dar la vuelta al mundo en un velero, fue encontrada en cubierta en estado de congelación, aparentemente mientras tomaba el sol en el Índico Sur. Milagrosamente, la embarcación recaló en Dartmouth». De hecho, habría sido difícil pasar por el ecuador y permanecer congelada, pensé, mientras volvía a ponerme mi traje polar para ir a envergar un foque más pequeño.

La noche del 23 también fue violenta, pero no me importó ya que al día siguiente volvería la hoja de la carta y en la que seguía se encontraba Australia. Un fragmento, al menos. Aunque reinaba el mal tiempo, avanzaba bien y ya me encontraba a 2500 millas de Tasmania. En las últimas cuatro semanas había cubierto ese mismo número de millas desde Ciudad del Cabo, de modo que estaba a mitad de camino. El 23 por la tarde abrí una botella de vino tinto, empecé un nuevo libro y me pregunté qué contendría la enorme caja que Maureen había dejado a bordo con un rótulo en el que se leía: «Feliz Navidad».

Al atardecer escribí en mi cuaderno de bitácora:

He descubierto que me paso el día picoteando. Estoy harta

de dulces y chocolates, por lo que ahora me dedico a roer galletas. Todo queda sucio con las migajas y mi saco de dormir está lleno de ellas. Mis ataques de ingestión de galletas siempre han fastidiado a Rob, que es incapaz de comer una de esas pastas secas aunque en ello le vaya la vida. Pero al menos así no engordaré.

La víspera de Navidad el tiempo era considerablemente bueno y me dio la oportunidad de buscar la driza suelta. Me puse los arreos de seguridad y empecé a trepar por el palo. El velero se balanceaba tanto que estuve a punto de renunciar antes de llegar a los separadores. Entonces levanté la vista y no me pareció tan distante. Seguí trepando, pero empecé a sujetarme con más firmeza. Cumplidas las tres cuartas partes del ascenso tuve que obligarme a continuar; imaginé a Rob y a Chay observándolo todo desde la cubierta de proa e instándome a seguir (con una mezcla de desdén y estímulo). Oí que Chay decía a Rob: «Si logra esto, también logrará volver a Inglaterra». Cada paso exigía toda mi fuerza y durante interminables minutos me aferré al palo, que oscilaba violentamente hacia atrás y hacia adelante, mientras reunía voluntad suficiente para pasar al siguiente estribo. Cuando llegué al tope estaba mareada. Me estiré, cogí la punta de la driza e inicié el camino de descenso sujetándome a cada estribo con los arreos de seguridad. Una vez en cubierta me arrastré hasta la bañera y me tendí un rato en la balsa salvavidas, para recuperarme. Había tardado más de una hora en ascender y descender del mástil. En una inspección posterior descubrí que tenía siete ampollas nuevas en las manos, además de morados en los brazos y las piernas. No obstante, era un triunfo personal y me sorprendió haberlo logrado. Aunque no perdí tiempo en mirar a mi alrededor mientras estaba arriba percibí la imagen de la cubierta del *Crusader* balanceándose en zonas de blanca espuma en medio de enormes manchas del hermoso verdor que se ve frente a una costa rocosa en el verano.

Eché un sueñecillo para recuperar el equilibrio y luego volví a pensar en las galas de Navidad. Empecé por cepillar y lustrar la cámara. Durante todo el tiempo tuve la radio encendida a gran volumen, en parte para ahogar los ruidos del exterior y en parte

para aplicarme una buena dosis de espíritu navideño con las canciones y villancicos que transmitían. En ese momento Radio Australia era la que mejor se oía, aunque a ratos todavía podía sintonizar la BBC, lo que era muy importante, puesto que quería oírla el día de Navidad porque Rob había pedido que tocaran algo para mí.

A pesar de todo seguía preocupada, como muestra este extracto del siguiente apunte de la bitácora:

> Estoy leyendo Greek Treasurer, de Irving Stone y debido a ello, o al recuerdo de la Navidad con todas sus connotaciones familiares, me he puesto emotiva y enfermiza. Al margen de mis intentos de reflexionar sobre las cosas buenas y sobre lo que haré a mi regreso, mis pensamientos se ven empañados por el temor a encontrar la muerte. Me repito a mí misma que, si estoy bien atenta y cuento con una cierta dosis de buena suerte, no tengo ningún motivo real para suponer que iré a parar a una tumba de agua. Volver sana y salva a los brazos de Rob me parece una esperanza excesiva, y la conclusión de esta travesía, una exageración. ¿Por qué no me habré contentado con navegar en el Great Britain II, en cuyo caso ahora estaría con él? La medida de todo logro me parece directamente relacionada con la profunda desdicha que supone alcanzarlo. ¿No me estoy engañando a mí misma pensando en todas las desdichas posibles para comprar así un billete seguro de retorno?
>
> El hecho de haber cumplido ya un tercio de la vuelta al mundo tiene que ser indicativo de que de algún modo superaré los dos tercios restantes.
>
> Los peligros en potencia son:
>
> 1. Caer por la borda.
> 2. Que el barco se vaya a pique en algún escollo, por mi

impericia.

3. Naufragar en una tormenta.
4. Colisionar con algo: ballena, barco, madero.
5. Volverme loca, que es lo más improbable.

Detento cierto control sobre todas estas cuestiones, de modo que el éxito o el fracaso dependen en realidad de las condiciones atmosféricas. Si cuento con la suficiente sensatez y con capacidad marinera, tengo que intentarlo.

¡Tristezas prenavideñas! Afortunadamente, solo era la víspera, lo que me dio tiempo de andar un poco alicaída antes de preparar las festividades del día siguiente. Aquella noche dormí bien, el viento se estabilizó y a la mañana me sentía bastante alegre.

Esa mañana escribí en la bitácora:

Navidad. En primer lugar, abrí el paquete de Maureen, donde encontré un festín de rechupete. Sopa de venado en salsa de vino. Un pollo entero en salmuera, que asaré con corazones de alcachofas y puntas de espárragos. Después: ¡mangos! También una botella de vino blanco alemán, que ahora se enfría en el cubo de hielo (el Índico Sur). Asimismo un libro, con un mensaje escrito por Maureen y Chay. Hoy mismo les enviaré un telegrama.

Anoche no cené con el propósito de dejar lugar a este fastuoso banquete, y esta mañana solo comí un cuenco con cereales.

A mediodía llamé a Rob y hablé con él por última vez antes de su partida en la próxima etapa de la regata a Río, que se iniciaría al día siguiente. Por supuesto, no volvería a hablar con él hasta su llegada a Río, probablemente seis semanas más tarde. En esta ocasión no me importó decirle adiós, ya que otra etapa del camino estaba cumplida y me encontraba cada vez más cerca del regreso.

Mi mundo se había reducido a un manto de bruma y aunque no hacía demasiado frío encendí el calentador de mi cabina (un calentador a gas que funcionaba sin llama) para alegrar el lugar; también encendí dos velas. Mientras se asaba la comida abrí el regalo de Juliet, que resultó ser otro libro y un pirulí. También miré el fabuloso libro de antigüedades que me había regalado Rob. Lo había dejado en Ciudad del Cabo, con estrictas instrucciones de que no abriera el paquete antes de Navidad. Yo no había resistido a la tentación de abrirlo para ver la dedicatoria, pero solo le había echado un vistazo muy rápido y lo había guardado para Navidad. Adoro las antigüedades y disfruté pensando —mientras miraba el libro con ansias— que Rob ignoraba mi engaño.

A las nueve de la noche escribí:

> *He comido tanto que tuve que sentarme a descansar durante una hora. Abrí la botella de vino a las tres y ahora está casi vacía; curiosamente, mantengo la sobriedad. Casi me vi obligada a arrizar inmediatamente antes de la cena, pero de improviso el viento decidió amainar. Me alegré; no quería estropear la Navidad haciendo otro cambio de velas… Ya ha hecho dos en el día de hoy. Se me escaparon unos sollozos cuando el servicio de ultramar de la BBC emitió la petición de Rob; brindé por él, por la familia, por Chay y Maureen, por todos los amigos. Ahora me iré a dormir.*

El 26, cuando desperté, me sentía un poco pesada, aunque alegre y laboriosa. Me lavé la cabeza y usé un poco de agua dulce para aclararme el pelo. ¡Qué lujo el de una cabellera limpia y sedosa! Me sentía tan bien que me miré insistentemente en el espejo de mano de doce centímetros cuadrados. No me veía bien la cara; pero lo mismo daba, ya que un examen demasiado riguroso habría descubierto, sin duda alguna, manchas de aceite, de grasa, de tinta, y otras señales de las tareas que había realizado en las semanas anteriores. Repentinamente recordé que antes de una quincena vería gente. Lo más aconsejable era que me pusiera presentable.

Mi cuaderno de bitácora registra los preparativos:

Empecé por aplicarme una serie de lociones, aceites y cremas; cuando concluí me sentí reencarnada. No se trata de que mi cara (o lo que veía de ella) se vea mucho mejor, pero al menos siento renovada la piel. No todo estaba tan descuidado… Ocurre que en ocasiones me lavo, pero no veo lo que hago, ya que en este hogar flotante hay una evidente ausencia de espejos de cuerpo entero. Desafío a cualquiera a plantarse sobre un suelo húmedo y frío, y a frotarse con agua salada, fría y legamosa, que se niega a hacer espuma con el jabón, y quedé inmaculadamente limpio. Ni siquiera puedo meterme en el cuarto de baño porque está lleno de bombas de pañol y de paquetes… además de que no tiene ninguna bañera. Tampoco me permito el lujo de usar agua dulce para lavarme, y mucho menos el de gastar gas para calentarla.

Pocos días más tarde, después de almorzar, estaba sentada en mi litera cuando oí un terrible choque contra el casco, como si el *Crusader* hubiera tropezado con una pared de ladrillos. Salté a cubierta y me asomé al costado esperando ver un boquete, pero extrañamente no había ocurrido nada: ningún daño, ni siquiera un arañazo. Al principio pensé que podía tratarse de una ballena o de un pesado madero, pero luego deseché esas ideas, ya que no encontré rastras de ninguna de ambas cosas. Finalmente llegué a la conclusión de que debía tratarse de una ola. Al percibir que el rumbo era inestable me asomé a popa y descubrí que había desaparecido el macho del Sailomat, del que solo quedaba el acollador. Un escalofrío me recorrió la columna vertebral. Solo me quedaba un recambio.

El viento había sido entre moderado y leve durante toda una semana y el viejo año parecía marcharse mansamente. Hasta el último día, en que el tiempo empezó a deteriorarse una vez más. Quería sentirme de humor festivo, pero no era fácil, con tiempo tormentoso en perspectiva. Bebí un vaso de vino sudafricano que no me hizo ningún efecto, por lo que devolví la botella a su cajón y decidí hacer pan. Tenía masa lista para usar, pero le agregué

demasiada agua, o muy poca, o no la horneé lo suficiente. En cualquier caso, el resultado tenía muy poco en común con el pan normal, aunque de todos modos lo comí. Un rato después me dolía el estómago. Llegó el día de Año Nuevo, que pasó inadvertido en la rutina de arreglármelas en un hogar oscilante, con todos los ruidos e incomodidades que ello implica. Afortunadamente había un viento regular de proa y pude prescindir del timón automático. Aquello también significó un progreso más veloz e hice unas buenas singladuras. En el lado australiano de mi carta oceánica observé que me encontraba en la misma línea que Perth. Al margen del encuentro previsto, apenas había pensado en mi posición con relación a la tierra, ya que esto no me parecía muy significativo. Por donde navegaba todo era mar y solo mar, y el tiempo estaba en suspenso: podía haber salido una semana o tres meses atrás. No había nada que mostrara mi progreso, excepto algunas líneas en una carta de navegación.

Ahora *Radio Ciudad del Cabo* estaba fuera de mi alcance y en el futuro me comunicaría con *Radio Wellington*. La oí llamar y aunque mis respuestas fueron apenas audibles, tuve al menos la satisfacción de saber que mis padres se pondrían en contacto con esa estación y se enterarían que yo seguía en el mundo de los vivos.

El 4 de enero (Día 118) vi un increíble espectáculo que me hizo preguntarme si habrían dejado caer una bomba atómica. La totalidad del cielo era una masa de luz que se movía en ondas y espirales parpadeantes y destellantes, como si el mundo, bajo el horizonte, se hubiera incendiado. Después de contemplar perpleja el espectáculo durante un rato, repentinamente comprendí lo que estaba presenciando. Al principio de la travesía había leído *Voyage to Antarctica*, de Scott, y el autor había descrito ese fenómeno como *Aurora Australis*. Volví a hojear el libro y descubrí que aquello tenía algo que ver con el Polo Magnético Sur, pero no entendí exactamente qué. Me conformé con saber que no se trataba de la desintegración del mundo. Un rato después, mientras echaba un último vistazo, me sorprendió ver otra luz en el horizonte. ¡Un buque… que venía de la Antártida! Volví a mirar y pestañeé. ¡Una flota! Eran pesqueros. No se me había ocurrido pensar que pudiera haber barcos de pesca en la Antártida.

A mediodía del 11 de enero escribí:

¡Qué situación tan difícil! Hay una diferencia de treinta y cuatro minutos entre las lecturas de mis dos sextantes. ¿A cuál creer? No he usado hasta ahora el nuevo de plástico, pero los espejos de mi Sestral están tan empañados que me veré obligada a recurrir a él. Tendré que estudiar mis libros para enterarme de cómo deben verificarse los sextantes para descubrir en cuál de ellos está el error. Sospecho del Sestral.

Al día siguiente establecí contacto por radio con Nueva Zelanda. *Radio Wellington* tomó nota de mi llegada aproximada y de mi interés por las piezas de recambio que Sailomat me enviaría a Tasmania, donde tendría un encuentro tres días después. Poco más tarde, a través de *Radio Melbourne*, logré hablar con el *Hobart Mercury* (el periódico local que se había ofrecido amablemente a colaborar en todo) y pregunté si habían llegado los recambios. Tenían malas noticias para mí. Me informaron que los recambios se habían perdido y que no habían logrado encontrar su rastro. Aparentemente habían salido de Suecia en dirección a Tasmania, pero ninguna de las líneas aéreas había registrado su llegada. Se habían ocupado de averiguar en todos los puntos de la ruta, pero no habían aclarado nada. Era viernes y los recambios ya tendrían que haber estado en Hobart. El hombre del *Mercury* estaba prácticamente fuera de sí por la preocupación que aquello le causaba, y sentí pena por él. En consecuencia, le pregunté si podían enviarme, en la lancha que saldría a mi encuentro, un taladro que funcionara con 24 voltios, para tratar de reparar el equipo por mi cuenta.

El 14, a las 4 de la tarde, hice una perfecta aterrada. Estaba encantada aunque sorprendida, ya que había estado utilizando el sextante de plástico y más tarde descubrí que era el que tenía el error de treinta y cuatro minutos.

Me dijeron el nombre de la barca que se encontraría conmigo y el de su patrón, Bern Cuthbertson, a quien llamé por radio para transmitirle mi hora de llegada, que sería con las primeras luces del día siguiente. Aquella noche sopló un viento de fuerza siete desde la isla de Maatsvyker, el lugar al que me dirigía, y a medianoche fue

evidente que no podría cumplir con la cita prevista. Llamé nuevamente a Bern para explicarle la situación y me enteré de una fantástica novedad. Me dijo que se habían encontrado las piezas de recambio y que ya estaban a bordo de su embarcación. Además, me aconsejó que en lugar de navegar hacia el punto de encuentro previsto me dirigiera a sotavento de la isla, donde me esperaría.

Las condiciones eran adversas, y cuando finalmente me encontré bajo el protegido sotavento de la isla, aferré las velas y me quedé al garete. Estaba deseando dormir, ya que prácticamente no lo había hecho durante dos días, de modo que hice una atenta marcación de mi posición con respecto a tierra y me acosté.

Estaba a punto de dormirme cuando oí un grito. Supuse que estaba soñando. Pero no, era un grito, al que siguió otro, y enseguida otro más. Corrí a cubierta presa del pánico, pensando que alguien me avisaba de que estaba a punto de chocar contra las rocas, pero descubrí que los gritos provenían de una barca pesquera que se había acercado. Me recibió un coro de saludos de bienvenida. Un miembro de la dotación sostuvo en alto un langostino, que obviamente se ofrecía a arrojar a bordo del *Crusader*.

—Lamentablemente no me gustan los langostinos— respondí, disculpándome por no aceptarlo.

Abrigué la esperanza de que no me consideraran desagradecida.

12

TORMENTAS Y AVERÍAS EN LOS APAREJOS

Los pescadores eran la amabilidad personificada. Me habían oído hablar por radio con la barca que saldría a mi encuentro y se habían acercado a ver si necesitaba algo. Ne dieron una carta de la costa sur de Tasmania, que resaltó ser de inestimable valor, además de algunos peces que sí me gustaban. Luego prosiguieron su camino. Mientras aguardaba, escuché el pronóstico del tiempo y me enteré de que un frente frío había pasado por la zona y se esperaba otro en el plazo de doce horas. El barómetro había estado descendiendo a lo largo de todo el día y ahora permanecía en la mínima de 987 milibares. Yo estaba ansiosa por emprender la marcha lo antes posible.

Vi que se aproximaba una embarcación y aguardé a que estuviera más cerca. Una voz potente gritó «Hola». Era Bern Cuthbertson. El ruido del viento hizo imposible toda conversación, por lo que Bern me hizo señales de que lo siguiera y me condujo al abrigo de una pequeña isla. Al llegar me entregó los recambios de mi timón automático, fruta fresca —incluyendo cerezas y uvas—, mantequilla, pan, leche y la correspondencia. ¡Parecía haber vuelto la Navidad! Pero no podía detenerme, porque el tiempo era amenazante y tenía que hacer reparaciones en el tormentín y, además, colocar el macho del Sailomat. El nuevo macho era excelente, muy sólido y fuerte: evidentemente habían fabricado un nuevo diseño. Todo indicaba que no tendría que volver a preocuparme por el timón automático.

Cuando concluyó la entrevista el viento soplaba en violentas ráfagas y solo pude envergar el tormentín que, lamentablemente, mantenía baja la velocidad. Sabía que tenía que franquear la punta oriental —el cabo Pillar, que estaba a cuarenta y cinco millas de distancia— antes de volver a encontrarme en aguas despejadas.

Todo fue bien el resto del día, aunque me sentía muy inquieta

por el aspecto del cielo. Franjas y espirales de denso color gris se extendían de horizonte a horizonte. Nunca había visto nada semejante. El barómetro se había detenido, amenazador, en los 987 milibares.

No podía arriesgarme a dormir hasta haber dejado a popa un grupo de oscuros peñascos que se encontraba a corta distancia de la costa. Consideré una injusticia por parte de la naturaleza el esparcir rocas en lugares extraños como este. No las vi, pero calculé que las había pasado en la oscuridad y, dado que ya estaba terriblemente fatigada, desconecté el Sailomat y navegué hacia sotavento, con solo el tormentín tesado y acuartelado y la esperanza de dormir un poco. La atmósfera estaba inusualmente borrascosa y no quería arriesgar tan pronto mi precioso timón nuevo.

A medianoche tenía otra vez puesto el traje de agua y observaba angustiada las tinieblas donde se encontraba la tierra. A las dos de la madrugada, el *Crusader* empezó a planear y a perder el gobierno. Me coloqué el equipo de seguridad y eché una última mirada al barómetro. Una hora antes había descendido otros dos milibares, pero ahora volvía a ascender. Achiqué los pañoles, aseguré los cuarteles de la escotilla y me dirigí al timón. Parecía como si se hubiesen desencadenado las fuerzas del averno. El ruido era ensordecedor. A intervalos de pocos segundos llegaban violentas rachas de viento y el aire estaba lleno de espuma volante que, a la luz de la linterna, parecía lluvia. La bombilla del compás se había fundido y tuve que apretar la linterna entre los dientes para ver el rumbo que seguía. No podía ver hacia atrás ni a los costados a causa de la espuma y la lluvia.

Una hora más tarde estaba helada y temblaba de miedo. El palo parecía a punto de caerse en cualquier momento y el grillete del tope del foque se había soltado, lo que hizo que la driza se aflojara y vibrara; tuve que reptar por cubierta para tratar de ajustarlo. El viento se precipitó sobre mí en cuanto me detuve junto al palo y tiré de la agarradera del cabrestante. Percibí que en la cubierta de proa se estremecían los aparejos a causa de los golpes. El *Crusader* avanzaba a demasiada velocidad y yo pensaba desesperadamente en la forma de dominarlo. Se me ocurrió poner en práctica el sistema de lanzar calabrotes lastrados por la popa. Pensé que el sistema no funcionaría debido al volumen del *Crusader* pero, a pesar de mis

reservas, consideré aconsejable intentarlo. En primer lugar, cogí las dos escotas de foque, las anudé con un as de guía y las largué por la popa. No pareció haber ninguna diferencia, por lo que até otras dos escotas y un largo cabo anaranjado, que era muy liviano, pero bastante grueso. En algunos lugares estaba deshilachado, de aneldo que hice unos cuantos nudos y también lo largué. El efecto fue inmediato. Cada vez que el *Crusader* comenzaba a planear, las espías se arrastraban por la superficie arrojando nubes de espuma y casi parecían frenar al velero. El *Crusader* avanzó con viento en popa sin mi ayuda y la velocidad se redujo a cuatro o cinco nudos.

Una vez dominado el velero bajé y traté de hallar ni posición. La mitad de mi temor consistía en no saber exactamente dónde me encontraba. El viento había rolado al SO y yo temía ir derivando hacia el Cabo Pillar. Según ni marcación, me encontraba a diez o quince millas del cabo y, si el viento no seguía rolando, lo franquearía, aunque a muy poca distancia. La sola idea era aterradora.

Mientras estaba en cubierta el barómetro había ascendido a 1002 milibares, un salto considerable que explicaba la increíble fuerza del viento. Ahora era más flojo y subí a cubierta para echar un vistazo; desde allí divisé el cabo, profundamente aliviada. La descripción del *Manual del Piloto* confirmó que los acantilados de basalto y las islas de los alrededores correspondían al Cabo Pillar. Ya estaba a quince millas de distancia, de modo que si el viento no rolaba al sur lo franquearía a distancia segura. Me sentí mucho mejor.

Cuando asomó el sol, el panorama era espectacular. Negras ráfagas corrían rasantes por encima de mi cabeza; brillantes y blancas olas encrestadas brincaban a mi alrededor. A pesar de la espuma y de las periódicas rachas, la visibilidad era maravillosa. Las distantes rocas centelleaban con las luces del amanecer y me sentí dichosa de que, a causa del viento, siguieran siendo una visión distante.

A las diez de la mañana el viento amainó y a las tres de la tarde me encontré en una calma total y exasperante. Aún veía la costa, pero la ignoré y pensé en mi próxima recalada, el Estrecho de Foveaux, entre la isla Stewart y la Isla Sur de Nueva Zelanda. La distancia era inferior a las novecientas millas, lo que suponía unos

ocho días de navegación.

El frente frío fue seguido de cerca por una gigantesca zona de alta presión que me acompañó tres semanas, produciendo leves ventolinas los tres primeros días y, luego, cierzos estables. Hacía calor y las noches se presentaban maravillosamente estrelladas. Por algún tiempo logré olvidar los temporales y concentrarme en temas más agradables.

Las comunicaciones por radio mejoraron y tres días después de dejar Tasmania hablé con mis padres, con Fiona, con Brendan y prácticamente con todos los demás miembros de mi familia. Aguardaban mi llamada porque les había enviado un telegrama informándoles sobre la hora en que haría la conexión. Durante la conversación se oían tantas risas y ruidos de fondo que me pareció estar en el salón de mi casa. Era obvio que mamá había estado practicando su técnica de comunicación por radio, ya que se expresó clara y precisamente… excepto en los casos de alguna carcajada poco profesional. Mi padre me confesó que no le agradaba hablar por teléfono porque se estaba quedando sordo y podía perderse algo importante. Brendan y yo sostuvimos una conversación perfectamente ininteligible con respecto a las ballenas y habríamos continuado charlando indefinidamente si no nos hubiera interrumpido Fiona, que quería saber exactamente cómo y cuándo pasaría por Nueva Zelanda. Le informé que me encontraría a la altura de Isla Sur el 24 de enero. Desgraciadamente, nuestra casa estaba en la Isla Norte, de modo que no podrían saludarme con la mano al pasar.

Disfruté de un tiempo cálido y calmo, que me permitía pasar mucho más tiempo en cubierta, lo que era una considerable variación con respecto a los dos últimos meses. Aproveché algo de tiempo en la reparación de unas velas e invariablemente sintonicé la radio con el *Servicio Mundial de Radio Australia*. Era la estación que más claramente transmitía en inglés en aquellas latitudes y, cuando me habitué al acento, encontré muy entretenidos los programas.

En mi siguiente llamada a la familia me enteré del último informe de la regata. ¡Todos los yates habían dado la vuelta al Cabo y Rob ocupaba la delantera! El *Great Britain* II siempre se las

arreglaba bien con mal tiempo y me pregunté si habrían sido esas las condiciones atmosféricas en el Cabo de Hornos. Además, mamá me dio la receta de bollos que le había pedido y mi padre me habló de su preocupación por la falta de lluvia y los bajos precios de la lana.

Cuanto más me acercaba a Nueva Zelanda, más me alarmaba la idea de tener que atravesar un estrecho espacio que, según la carta de navegación, parecía el ojo de una aguja. A doscientas millas de la isla Stewart tomé una decisión.

Escribí en mi cuaderno de bitácora:

> Después de un atento estudio y un cuidadoso examen del Manual del Piloto, he decidido no atravesar el Estrecho de Foveaux. La razón: soy una cobarde. Me parece demasiado peligroso y no veo ningún motivo para abordarlo si no es indispensable. Será más fácil pasar por el sur de la isla Stewart. Desde el episodio ocurrido a la altura del Cabo Pillar, en Tasmania, quiero evitar, dentro de lo posible, la tierra y las costas de sotavento.
>
> En un sentido puramente náutico, la única desventaja de este nuevo rumbo consiste en que me llevará más al sur y tendré que estar atenta a los peñascos sin luz de la costa. La otra gran desventaja es que no podré entregar a nadie la carta de doce páginas que escribí para Rob. ¡Si tiene que esperar hasta las Azores se encontrará con un mamotreto!

24 de enero (Día 138)

Ahora que he decidido arrumbar al sur me siento mucho mejor. La idea de cruzar el estrecho me debía estar poniendo enferma. Indudablemente algo me rondaba por la imaginación, porque desde que dejé Tasmania me sentía

extrañamente inquieta. Esta breve etapa a través del Mar de Tasmania solo es un precalentamiento antes de que empiece el auténtico ajetreo. Nueva Zelanda solo es un riesgo molesto (no es esta la forma en que suelo pensar en mi país). Asimismo es perturbador encontrarse tan cerca de una anterior forma de vida y sin embargo sentirse tan distante de ella. Oír las voces de la familia, dedicada a sus ocupaciones habituales, me produce una sensación de irrealidad. Me da la impresión de que no estoy aquí. He estado leyendo ávidamente el Manual del Piloto de Nueva Zelanda, para recordar el terreno, la flora y la geografía del país; las remotas islas deshabitadas se me antojan muy deseables. Algunas de ellas solo están habitadas por petreles y carecen de vegetación y de agua. ¿Qué beben esas aves? ¿Agua de mar? Si fondear no fuese una tarea tan titánica para una navegante solitaria que va a bordo de un velero de este porte, no resistiría la tentación de visitar una de las islas y presentar mis saludos a los petreles.

Pasé al sur de la Isla Stewart, en medio de la bruma, la noche del 24. No dormí en toda la noche porque tuve que avanzar entre dos pequeños grupos de islas llamados coloquialmente Lazos y Trampas y que, por supuesto, fueron invisibles para mí. El día siguiente por la mañana vi la costa de la isla Stewart, baja en el horizonte. Esa sería mi última mirada a tierra hasta llegar a América del Sur.

Descubrí encantada que tenía suficientes baterías para usar el transistor grande sin preocupaciones. Cuando transmitían una canción que me gustaba subía el volumen y hacía un precario intento de bailar o cantaba con toda la fuerza> de mi voz. De vez en cuando, las aves marinas que pasaban me observaban con recelo, pero en general no ponían reparos al ruido ni al espectáculo. Me resultó extraño que las aves sintieran tan poca curiosidad por mí, como si por sus aguas transitaran veleros todos los días.

El 1.º de febrero volví a mi vieja rutina de mal tiempo. La singladura de la semana anterior había sido un récord para mí: poco menos de mil millas en siete días, a un promedio de 140 diarias. Ni

siquiera este promedio estaba a la altura de las buenas singladuras de Chichester, cuyo curso además era mucho más al norte, donde los vientos tienen fama de ser más livianos y menos insistentes.

No obstante, hacer una carrera con el tiempo promediado por Chichester significó un incentivo para mí. Su barco era más veloz que el mío, pero había hecho una escala de varias semanas en Sydney, de modo que, en conjunto, nuestro promedio era muy semejante. Todavía tenía la posibilidad de superarlo. Decidí que tendría que estar de regreso en Inglaterra el 10 de junio, y si lograba dar la vuelta al Cabo alrededor del 14 de marzo, existían bastantes probabilidades de lograrlo.

Aquella noche escribí en mi cuaderno de bitácora:

> *Después de cinco meses todavía me resulta difícil explicar —incluso explicarme a mí misma— por qué hago este viaje. Obviamente, la única razón no era el hecho de que se presentara la oportunidad de hacerlo: tenían que existir motivaciones más profundas. ¿Aspiro a la fama y al reconocimiento? No lo creo y, de cualquier modo, aunque ese motivo hubiera sido lo suficientemente válido para hacerme partir, no habría bastado por sí mismo para sostenerme hasta aquí.*
>
> *Siempre me ha atemorizado un poco la gente, ya que imagino que me miran por encima del hombro y descubren fácilmente mis defectos e insuficiencias. Siento que estoy aquí para escapar a la crítica, o que tal vez se trata del deseo inconsciente de demostrarme a mí misma —y al mundo entero— que esa crítica es injusta. Sí, tiene que ser eso: demostrar que soy un ser humano racional, independiente y suficiente, que a plena conciencia ha preferido tratar de vivir en los más altos niveles de las aptitudes del hombre y, al mismo tiempo, sobrevivir. Creo que también me gusta demostrar que no es necesario aceptar, como hace la mayoría de la gente, la forma de vida que se espera de una de acuerdo*

con su origen y su educación. Si quieres hacer algo diferente, puedes hacerlo.

La belleza de mi vida a solas con el mar consiste en que mis límites son la medida de mi estructura física y psicológica. Triunfo o fracaso por mi propio esfuerzo, sin ninguna influencia del mundo exterior. Me gusta expresarme como un ser libre y probablemente es esta la razón de que me sienta en contra de todas las religiones y doctrinas políticas que tratan de imponer su voluntad a la humanidad.

Otra vez debió de ser el efecto del mal tiempo el que dio rienda suelta a semejante introspección.

Pocos días más tarde me encontré nuevamente pensando en el hogar y en Rob. Me senté ante la mesa de cartas, en la oscuridad, después de cenar; puse una cassette de nuestras canciones favoritas y pensé en nuestro viejo *MGB*, que corría con la capota echada por las colinas de lo alto de Kingswear. Aunque solo habíamos vivido dos años en South Devon —y las más de las veces estábamos ausentes—, lo consideraba mi hogar. Adoraba las calles adormiladas y el sendero arbolado que subía a Waterhead Creek, y donde Rob y yo solíamos caminar con sus padres y con los perros alsacianos. Teníamos una casa de campo minúscula, pero aun así yo me había entregado con toda el alma a vivir en esa apartada granja, en lo alto de las colinas. Con unos pocos acres de tierra y algunos animales podíamos vivir el resto de nuestras vidas plenamente satisfechos. Pero empecé a comprender que lo importante no era el país en que nos afincáramos, sino que Rob estuviera allí. Yo me rodearía de todos mis libros y de mis hermosos muebles antiguos, y el lugar donde estuviéramos sería un paraíso terrenal.

A veces, cuando estaba deprimida, hacía aparecer el álbum de fotos que me retrotraía a la época en que nos habíamos conocido y pasaba lentamente sus páginas. Muelle me recordaba que había otro mundo, además del presente; un mundo muy real, aunque se hubiera desvanecido en la sombra. En el álbum había unas fotografías de Rob y Chay a bordo del *Great Britain* II que me impulsaron a coger la pluma y escribir:

Rob me enseñó a navegar hace poco más de dos años y ahora ya debe de tener confianza en mi capacidad. Lo mismo debe ocurrirle a Chay. Pero ¿lo saben realmente? Me pregunto cómo pueden saber que soy capaz. Esta empresa no solo depende de la pericia y, por otro lado, saben muy bien que no soy tan experta. ¿Qué les lleva, entonces, a pensar que puedo dar la vuelta al mundo sola en un velero? ¿Se debe a que yo les digo que puedo hacerlo? Sr. supongo que esta es la respuesta. Ellos creen que puedo hacerlo porque lo creo yo, y tal confianza en el empeño de una persona es una increíble expresión de fe. Pero si fracaso, ante los ojos del mundo ellos serán los responsables. Y no podrían justificarse diciendo que ella murió porque cometió un error, aunque fuera verdad.

Pobre Rob. Tendré que lograrlo. Sería terrible que así no ocurriera.

Con el propósito de evitar una melancolía excesiva, no permitía que este tipo de pensamientos se produjera a menudo, pero era notable la forma en que repentinamente volvían a mi cabeza sin razón aparente. Pensamientos que durante años me habían desconcertado se esclarecían de pronto y descubría entonces que podía extraerles un sentido. Cuando estaba en Viena escribía todo lo que sentía profundamente, pero en general en forma de preguntas. Ahora, aunque no conocía todas las respuestas, descubrí que la práctica de escribir me había ayudado a ordenar las cosas en mi mente. De hecho, ahora estaba aprendiendo a pensar sin ayuda de un diario.

No obstante, escribía mi diario todos los días porque consideraba que merecía la pena tener un registro exacto que me sería útil, por supuesto, si más tarde escribía un libro acerca de mi viaje. Pero nunca me extendía demasiado en ninguna cuestión filosófica, salvo que se relacionara con el quehacer del día.

El 3 de enero hablé con papá y con Brendan, a quienes encontré muy alegres, recién llegados del bar. Brendan me preguntó por qué no había enviado últimamente un telegrama al bar para ayudarlos a tener su mapa al día. Yo no había sabido apreciar el enorme interés

que mostraban mis conciudadanos por mis progresos. Todos me recordaban de los tiempos de la esquila y siempre iban al bar para estudiar ávidamente el mapa.

La receta de los bollos que me había dado mamá se transformó en un desastre en mis manos, por lo que, cuando volví a prepararlos, agregué a los ingredientes, en un exceso de optimismo, ajo y mermelada. El resultado fue indescriptiblemente repugnante. La verdad es que mi dieta empezaba a perder sabor. La hogaza de pan fresco y la mantequilla que me habían regalado en el último encuentro le recordaron a mi estómago que existían otras cosas, además de alimentos envasados y deshidratados, y empecé a experimentar una especie de rebelión. Tenía un saco de salvado y se me ocurrió hacer otra hornada de bollos. Pero el olor del salvado, por alguna extraña razón, me hizo pensar en galletas más que en bollos, de modo que me decidí a convertir el salvado en galletas. Antes nunca las había hecho pero me pareció que no sería difícil. Derretí un poco de margarina, agregué azúcar, cuatro puñados de salvado, dos huevos y dos cucharadas de cacao y harina, y amasé la mezcla hasta que la encontré suave. Luego corté pequeños cuadrados y los puse en el horno. ¡Caramba! Sorprendentemente, resultaron auténticos pasteles de salvado. Aquella noche, para la cena, preparé una nueva invención de atún en salsa blanca, con cebollas y guisantes. El resultado también fue estupendo.

Por fortuna, el hambre era un buen incentivo para cocinar; de lo contrario no me habría molestado, Mi fuerza de voluntad era sorprendentemente débil en lo que se refería a rutinas, a actividades tan sumamente fáciles como lavarme los dientes o ponerme la ropa de agua para subir a cubierta.

También observé que me estaba volviendo cada vez unís distraída. Por ejemplo, empezaba a hacer una observación astronómica y en mitad de la tarea decidía que era necesario achicar los pañoles; esta actividad me daba sed, lo que me impulsaba a poner agua a hervir y tomar una taza de té; entonces mis ojos tropezaban con un libro y empezaba a leer. Un rato más tarde mis pensamientos regresaban a la singladura y súbitamente recordaba que había interrumpido mi observación astronómica.

Había otros momentos, especialmente con tiempo inclemente, en los que me sentaba horas enteras ante la mesa de cartas, con la

mirada en el vacío y sin pensar en nada específico. Pero nunca me aburría, ni siquiera durante esos períodos reflexivos. Y eso era lo importante. Estar sola me estimulaba a llenar el tiempo con algún tipo de ocupación satisfactoria. Mi aversión por el aburrimiento me dotó de la suficiente disciplina para usar el tiempo constructivamente y no caer en un estado de apatía. También me ayudó a crear muchos intereses diferentes a bordo, aparte de trabajar en la embarcación; si me cansaba de leer, pasaba algunos días tallando madera o escribiendo mi diario o las cartas a Rob.

El 6 de febrero (Día 152) el tiempo se presentó realmente lamentable. A primera hora de la mañana había intentado comunicarme por radio, pero el viento, súbitamente, se elevó de la nada a fuerza seis y tuve que correr a cubierta para arriar las velas e izar las de tormenta. El viento soplaba de proa y poco después ya no pude voltejear a barlovento; me vi obligada a abatir el rumbo hacia el oeste y a tender calabrotes lastrados para mantener la menor velocidad posible. Gobernar en pleno temporal en un rumbo que no es el deseado constituye una forma lenta de tortura. Y con frecuencia me pregunté qué habrían hecho en tal caso Chay o Chichester. Chay había tenido que afrontar el mismo tipo de situación a menudo y, aunque el *British Steel* fue diseñado para navegar de bolina, estaba casi segura de que a veces había tenido que renunciar y andar al garete. A mí me habría gustado intentarlo, pero pensé que las olas eran demasiado grandes para agazaparme y no habría soportado la tensión de aguardar a ver si una de las más voluminosas hacía zozobrar el *Crusader*.

La lluvia era constante y mantuve encendido el calentador para absorber la humedad. El calentador también contribuyó a secar los manchones producidos por las goteras y, más importante aún, a secar mi traje polar que estaba rígido de sal. De vez en cuando intentaba comunicarme con *Radio Wellington*, pues ya llevaba retraso con respecto a la hora en que debía llamar. Pensé en el pobre Rob, que otra vez estaba en puerto y sin saber nada de mí, pero, cada vez que intenté comunicar, la línea estaba muda, excepto unos crujidos y ruidos semejantes a los que produce una ardilla cuando roe cáscaras de cacahuete.

El 8 apunté en mi cuaderno de bitácora:

Estoy ingresando en un conocido limbo oceánico que perdurará hasta que yo alcance la segunda mitad de la extensión oriental (aún me falta una estrecha franja de Nueva Zelanda en esta mitad). Resulta sorprendente estar ante una enorme carta que solo nuestra agua y algún escollo, pero ahora sé que no le temo al mar. Odio el tiempo tormentoso, pero no puedo considerar al mar como maligno o poco amistoso; a fin de cuentas se trata de la misma agua que encontramos en una bañera, poco más o menos. Indudablemente, las aves marinas no parecen molestarse con mi presencia. Cualquiera que sea el estado del mar, los enormes albatros blancos se deslizan por su superficie y rozan suavemente las crestas de las olas con sus alas, silenciosos, fantasmales y absolutamente cómodos en su crudo entorno. Al menos parecen lo bastante grandes para soportar el mal tiempo, pero ¿y los minúsculos petreles? Decididamente, se sentirían más cómodos en una casa, chapoteando en una bañera para pájaros, que resbalando delicadamente por las laderas de montañosas olas. Esta tarde estaba observando un pájaro —creo que era un petrel— que daba vueltas y vueltas sin aletear una sola vez y me pregunté cómo demonios lo hacía.

El día 10 de febrero (Día 156), una diversión inesperada:

¡Qué mañana tan estupenda! He corrido bajo la lluvia, recogiendo agua dulce y mojándome. Me puse el traje polar para quitarle la sal y dispuse una enorme bolsa de plástico, a modo de artilugio colector de agua, bajo la vela mayor, Reuní el líquido suficiente para llenar un bidón de más de veinte litros y me lavé de la cabeza a los pies con tan maravillosa agua dulce y jabonosa. Ahora estoy inmaculadamente limpia.

La lluvia ha provocado un aumento de la temperatura, lo que convirtió el baño en un placer. La sala de cartas parece haber sido alcanzada por algún chaparrón, pero el calentador lo secará todo.

Días después, las condiciones atmosféricas cambiaron y volvió a predominar la calma. Escribí:

¡Malditas sean estas perversas y condenadas calmas! Hacen hervir la sangre. Ayer soplaba buen viento y para cubrir la mayor cantidad posible de millas goberné al timón durante doce horas seguidas. Ahora el viento ha desaparecido y me encuentro ante el habitual tributo de olas cristalinas que van y vienen en todas direcciones. De hecho, tendría que arriar las velas y esperar a que se levantara un poco de brisa, pero el Crusader ha logrado avanzar alguna que otra milla, lo que naturalmente es mejor que permanecer siempre en el mismo lugar. La única forma de derrotar a esta clase de tiempo consiste en tratar de mantenerme ocupada e ignorarlo. Limpié y engrasé todas las herramientas, puesto que observé que empezaban a oxidarse. Corté un clavel y un elefante de color malva de un decorativo papel de envolver y los pegué sobre los cuadrantes de los instrumentos que ya no funcionan. El papel era el que envolvía el regalo de Juliet: tendrían que haber sido elefantes blancos. Algunas partes del interior del velero están muy manchadas de moho y de marcas de agua, y el pequeño taller donde guardo los recambios y las herramientas es el más afectado. No es mucho lo que puedo hacer en estas cosas, ya que el agua dulce es demasiado preciosa y ponerse a fregar las áreas mohosas con agua salada empeoraría las cosas. Me dedicaré a limpiar todo el barco cuando vuelva a pasar por la zona de las Calmas Ecuatoriales.

El cajón de los huevos empezó a despedir un olor que no se dejaba pasar por alto: revisé su interior, retiré a los culpables y el olor disminuyó. Empezaba a pensar que todos los huevos podrían estar pudriéndose, pero las tres docenas restantes me parecieron en buen estado. Sabían levemente a moho, pero eso era algo que estaba dispuesta a aceptar.

Me estaba quedando corta de provisiones. Al menos de las que más me gustaban, como el picadillo de carne enlatado, las cebollas, el pan francés imperecedero, el puré de patatas y el zumo de pomelo. Solo me quedaban seis cebollas medianas, lo que para mí era una verdadera tragedia. Me gustaba poner cebolla en la mayor parte de las comidas porque disfrazaban el sabor de los alimentos enlatados. Pero en aquel momento los vegetales más preciosos que tenía a bordo eran dos calabazas. Aunque secas y arrugadas, todavía estaban frescas. Era reacia a comérmelas, pero decidí dar cuenta de ellas en la siguiente ocasión festiva y ofrecerme un auténtico banquete.

El 19 de febrero (Día 165) recibí un mensaje de mis padres en el que me informaban que Rob esperaba que lo llamara al día siguiente a las tres de la madrugada… ¡hora de Río! Pensé que era insólito llamarle a esa hora, pero solicité la conexión a través de Radio Wellington. No obstante, dudaba de que Rob se encontrara allí para recibir mi llamada, ya que tenía la impresión de que el número que me habían dado no correspondía a una casa de familia ni a un hotel, sino a un club náutico. Cuando me comuniqué, a la hora convenida, me sorprendió que respondiera el propio Rob. Lamentablemente había interferencias en la línea y apenas nos oímos, por lo que acordamos volver a intentarlo veinticuatro horas más tarde. Me sentí muy frustrada por no haber podido decirle más que hola y adiós; el resto del día estuve inquieta y preocupada temiendo que algo me impidiese hablar con él al día siguiente.

El 20 logré una nueva conexión y, después de nuevos fallos e interrupciones, escuché la voz de Rob. Esta vez la línea estaba en mejores condiciones. Respondió a todas las preguntas que yo había preparado y —más importante aún— pudo informarme de la posición del límite del hielo antártico para el mes de febrero. Él también había soportado condiciones atmosféricas desfavorables,

aunque no tan inclementes como las experimentadas en la misma regata cuatro años atrás. La última etapa de la carrera a Portsmouth se iniciaría unas horas después, de modo que me despedí hasta abril, mes en que Rob retornaría a Inglaterra. Me preguntó si había tenido algún problema y respondí que no.

—Bien, mantén el ánimo —dijo Rob—. ¡Adelante, llegarás a casa antes de darte cuenta!

Tal como ocurrieron las cosas, volví a hablar con Rob cinco semanas más tarde, pero aunque en aquel momento lo hubiera sabido, eso no habría disminuido la tristeza que sentí al colgar el receptor. La espera sería prolongada en cualquier caso; pero especialmente en aquella ocasión, cuando yo iba a iniciar la etapa crucial de la travesía. No obstante, en otro sentido me encontraba de muy buen humor. Debía recorrer 2500 millas para llegar al Cabo de Hornos y otras 1000 millas hasta penetrar en el más conocido y amistoso Atlántico. El tiempo había sido malo, pero pensé que no empeoraría, además de que entonces ya sabía que el *Crusader* era capaz de arreglárselas en cualquier tipo de condiciones atmosféricas. Todo el equipo de a bordo estaba en buen estado y mis problemas con el timón automático se habían reducido al mínimo. Me sentía preparada y dispuesta a abordar la última parte del Pacífico Sur.

Tres días después, el 23 de febrero, sentía mucha menos confianza:

> *El tiempo se ha vuelto decididamente desagradable. Abrigaba la esperanza de dormir bien esta mañana, pero estoy levantada desde las cinco. Y aún antes, debí saltar constantemente de la litera, cuando se abatían unas ráfagas desusadamente poderosas. Contemplé un aterrador amanecer de color carmesí que me recordó todos los malos augurios adjudicados a este fenómeno. Del lado más claro parecía un cielo pintado por Delacroix, salvo que faltaba la carga de caballería; tal vez las ráfagas la habían aplastado. A las nueve de la mañana arrié la vela mayor; el Crusader corcoveaba a causa de las breves y empinadas olas que las*

rachas levantaban. Por alguna razón, la vela yanki vibraba como enloquecida, cosa que logró ponerme los nervios de punta, de nodo que alteré el rumbo para eludir el viento y aliviar la situación. El barómetro descendió algunos puntos, pera luego se estabilizó y se dispuso a preparar su próximo movimiento maligno. Bien, lucharemos. Todo podría ser peor. Y supongo que tengo que acostumbrarme a este tipo de cosas.

A las seis en punto de la mañana del día 24 oí un estruendo en cubierta. Por lo general, todo ruido nuevo o extraño trae consigo malas noticias, pero la de aquella ocasión fue catastrófica. Cuando llegué a cubierta lo único que pude hacer fue contener el aliento y observar horrorizada el palo. Se inclinaba de un costado al otro con cada balanceo del velero y, en cubierta, amontonados en una pila, se encontraban los obenques inferiores de estribor.

13

TUMBO EN LAS PROXIMIDADES DEL CABO DE HORNOS

Pocos segundos después corrí hasta el palo y arrié la vela mayor. Quedó izado el foque de capa, al que solté la driza. Pero entonces observé que, sin velamen que lo estabilizara, el movimiento del palo era aún más pronunciado, por lo que volví a cazar el foque de capa a toda velocidad. Retrocedí y miré. Los obenques que habían caído eran los de sotavento, y no los de barlovento, que soportaban el peso. Esto era extraño, pero afortunadamente fue así, ya que si se hubieran soltado los de barlovento es probable que se hubiera perdido el palo.

Después de observarlo todo unos instantes resolví que el palo no parecía dispuesto a caer, de modo que trepé a la arboladura con el propósito de revisar las guarniciones que sostenían los obenques inferiores del costado de barlovento. Parecían afianzadas. Entonces eché una mirada al otro lado del palo para tratar de descubrir lo que había provocado la caída de los obenques y vi que las guarniciones se habían torcido. Bajé y miré a mi alrededor en busca de alguna forma inmediata de estabilizar el palo, aunque fuera provisionalmente. Pensé que los pesados amantillos del balón podían servir. Estaban en el armario de popa; saqué uno arrastrándolo y volví a trepar al palo para ajustar el extremo entre los separadores, en el punto donde estaba la guarnición averiada. Luego pasé el extremo libre a través de un motón que fijé en la cubierta y lo tensé. Miré hacia lo alto y comprobé, aliviada, que el palo había dejado de oscilar. Después volví a mi litera y evalué la situación. No podía navegar con el palo en tan precario estado, de modo que lo primero que debía hacer era resolver la forma de reforzarlo. ¿Podría volver a subir los obenques?

La guarnición que unía los obenques al palo consistía en una chapa en forma de tenedor que, a su vez, era sostenida por un largo

perno de acero inoxidable que atravesaba el palo. Cada obenque se fijaba a las puntas de tenedor de la chapa, y eran justamente estas las que se habían torcido. Si lograba practicar un agujero en cada chapa afectada, quizá fuera posible volverlas a fijar colocándolas sobre el perno. Eso en el caso de que lograra desenroscar la tuerca…

La situación general parecía bastante grave. Ignoraba cuánto tiempo se sostendría el palo con aquel cabo y no me atrevía a izar más velas hasta haberlo reparado satisfactoriamente. Tuve un fugaz pensamiento para la situación del barco y de inmediato lo aparté de mi mente: 2800 millas hasta Nueva Zelanda y 2200 hasta el Cabo de Hornos no eran una perspectiva que mereciera ser considerada. Permanecí un rato en la litera para entrar en calor y mientras decidía cuál iba a ser el primer paso de la operación pensada.

Desayunar me pareció una buena idea: subir al palo dos veces antes de comer me había dejado las piernas temblorosas. Calenté unos spaghetti, pero tuve que obligarme a comerlos. Luego busqué herramientas entre los recambios, y materiales que parecían adecuados para la reparación.

A la una de la tarde escribí en mi cuaderno de bitácora:

> *Las cosas se presentan muy mal. He estado dos veces en lo alto del palo y allí, aunque el 'viento amainó algo, el esfuerzo de mantener el equilibrio es agotador. En primer lugar traté de soltar la tuerca del perno, que se negó a moverse. Además me parece que no es lo bastante largo para sujetar las dos chapas que quiero poner. Sin embargo, vale la pena intentarlo. Tengo otro perno más largo y delgado y pese a no ser el ideal es mejor que nada. Perforé una de las chapas y luego tuve que limarla para que entrara el perno. ¡Por suerte había traído las herramientas pertinentes!*
>
> *El barómetro sigue descendiendo y llueve. No hay indicios de un cambio de viento. Tratar de gobernar el velero con un temporal en perspectiva no tiene sentido, pero dejé envergado el foque y avanzo a dos o tres nudos. Aparejé otro*

amantillo de balón, de modo que ahora cuento con dos obenques de repuesto. También tengo preparada mi guindola, lo que me permitirá estar sentada mientras trabajo. Y si ato la guindola al palo, también tendré las dos manos libres y no me veré obligada a usar toda mi fuerza para sujetarme. La triste verdad es que no existe la menor posibilidad de una mar llana para hacer el trabajo. No hay nada semejante en esta zona y, cuando se presenta la calma, el balanceo es peor que nunca. Una ventolina con el velero ciñendo al máximo probablemente produciría un movimiento más uniforme, pero no creo que pueda tener esa suerte.

Ahora comienza la reacción y comprendo que será muy complicado lo que al principio creí sería muy fácil. Sin embargo, tiene que haber una forma de hacerlo. Si el tiempo decidiera ser bondadoso conmigo…

Intentaré dormir un poco. Me siento desprovista de fuerzas y lo atribuyó a la falta de sueño.

A las tres de la tarde escribí:

No pude dormir, estaba demasiado sobrecogida. Seguiré taladrando. Acabo de darme cuenta de que el barómetro y la atmósfera se comportan de la misma forma que lo hicieron cuando me encontraba frente a Tasmania.

En cuanto oscureció me arrastré lastimosamente hasta la litera para aguardar a que pasara la noche. Era evidente que se preparaba una tormenta, pero hice todo lo posible para no permitir que mi mente se solazara con el recuerdo de la de Tasmania.

Al día siguiente por la mañana apunté en el cuaderno de bitácora:

El tiempo no empeoró por la noche, pero el barómetro siguió descendiendo hasta alcanzar los 987 milibares. Se me

ocurrió otra forma de sujetar los obenques mientras permanecía insomne. De modo que esta mañana me levanté temprano, tomé té con tostadas y me puse la ropa de agua. Saqué la guindola y coloqué un cinturón de seguridad alrededor del palo para impedir que girara. Llevé, además, una llave inglesa semicircular, y un manguito de encaje dentado, todo ello colgado de mi arnés de seguridad por medio de cabos (precaución que tomé después de perder ayer mi mejor llave inglesa). Fue mucho más fácil trabajar desde la guindola sujeta, aunque logré unos nuevos morados en las piernas, porque me ladeé repetidas veces.

Mi nueva invención consistía en superponer y atornilla las piezas averiadas en la chapa original, pero resultó impracticable, ya que había muy poco material para perforar. De todos modos, después de dos horas de esfuerzos logré liberar la tuerca del perno, algo que ayer no había podido conseguir.

Al poner punto final a esta tarea me sentía bastante satisfecha conmigo misma, pero entonces observé atentamente la guarnición del otro lado del palo y vi con horror que también se había partido, exactamente en el mismo lugar que se había roto la del obenque de estribor. Como los obenques de babor también corrían peligro de soltarse, aparejé amantillos también en aquel lado. No podía hacer nada más en tal sentido y, como los motivos de preocupación eran demasiados, me limité a proseguir con la tarea de taladrar.

La noche del 25 de febrero escribí:

El día de hoy parece eterno. Pasé el resto de la mañana taladrando y limando. A mediodía, como todavía no había viento y el barómetro permanecía más o menos estable, decidí

salir y ver si podía concluir la tarea.

Trepé al palo para ajustar el nuevo perno y entonces descubrí que ni siquiera alcanzaba el largo del anterior. ¿Cómo era posible? Yo tenía la más absoluta certeza de que era más largo. Me sentí vencida, burlada, y tan deprimida que poco faltó para que me sentara a llorar. Ahora tenía que volver a recurrir al perno original, con la esperanza de que fuera lo suficientemente largo; ya era demasiado tarde para limar y agrandar los orificios de las planchas hasta que adquirieran el tamaño que requería el perno más grueso. Como medida desesperada, fijé los obenques con una brida de lengüeta asegurada al perno. Solo eso me ocupó más de dos horas.

Cuando por fin volví a cubierta el tiempo empeoraba y pocos minutos más tarde las rachas de viento tormentoso y de lluvia barrían el mar. Aseguré mejor las velas, quité todos los objetos sueltos de cubierta y los guardé abajo. Durante las últimas horas el barómetro se había elevado varios milibares; abrigué la esperanza de que no empezara a ascender demasiado velozmente. Alrededor del horizonte se veía un matiz de azul profundo que no era, decididamente, un cielo azul.

Ahora son las 23 y durante la última hora he intentado ponerme en contacto con Radio Wellington. Los oigo con toda claridad, pero al parecer mi voz no les llega a ellos. ¡Este es el resultado del titánico esfuerzo que he realizado para arreglar la antena! Me vi obligada a trepar una vez más al palo para liberarla de los obenques provisionales. Quería llamar a Rob y contarle lo que había ocurrido. Según parece, ni siquiera podré hacer esto.

Los obenques de estribor volvieron a caer a las siete de la mañana

siguiente. No logré ver qué era lo que se había roto y el tiempo era demasiado inclemente para trepar al palo. Sin embargo, los obenques de babor, a pesar de sus guarniciones rajadas, se mantenían, lo mismo que los amantillos de balón. Deseé con toda mi alma que la tuerca siguiera unida al perno. Las condiciones climáticas se comportaban correctamente conmigo y el viento no había arreciado por encima de la fuerza ocho. El barómetro ascendía lentamente.

Empecé a considerar las opciones que presentaba la situación: si lograba hacer una reparación razonable, seguiría con rumbo a las Islas Malvinas. En el caso de que la reparación resultara menos satisfactoria, elaboraría otro plan, ya que el palo no podría soportar el tiempo tormentoso que es frecuente encontrar en el Cabo de Hornos. Se me ocurrió la alternativa de tocar en algún puerto sudamericano. Estudié la carta, pero no parecía haber ningún sitio conveniente al sur del paralelo 30. Para colmo, no contaba con cartas a gran escala que me orientaran para navegar junto a la costa. Además, probablemente el velero no lograría navegar satisfactoriamente de bolina con la frecuencia que exige la navegación costera. Pensé en retornar a Nueva Zelanda, pero no me sentía inclinada a hacerlo para no retrasar mi paso por el Cabo de Hornos hasta el año siguiente. Además, para llegar allí tendría que recorrer alrededor de 3000 millas barloventeando.

Llegué a la conclusión de que lo más aconsejable era seguir hacia las Islas Malvinas, pero para eso era indispensable que hiciera una buena reparación del palo.

Entretanto, el barómetro, que se había estabilizado en les 999 milibares, empezó a descender otra vez gradualmente. El viento había desaparecido. Durante la mañana taladré la plancha del obenque para que el agujero se correspondiera con el perno más grande y mientras lo hacía se me ocurrió otra opción. No estaba segura de que aquellas chapas encajaran sobre el perno, de modo que decidí arrollar un estrobo de alambre alrededor del mástil y los separadores. Ese sería un método seguro y se mantendría en su lugar, aunque obstruiría el raíl de la vela y haría imposible izar la mayor hasta su altura correcta.

A primera hora de la tarde las chapas estaban listas y los

agujeros eran lo suficientemente amplios para recibir un tornillo acollador de tamaño razonable. Subí el estrobo al palo después de izar los obenques con una driza para tener la seguridad de que los alcanzaría con facilidad desde mi guindola. Fijé el estrobo, sujeté con él los obenques y el aparejo pareció eficaz, aunque me decepcionó ver que era imposible tensarlo lo suficiente. Evidentemente, el estrobo, con sus chapas, era demasiado largo y tendría que ser acortado. No obstante, en aquel momento no me quedó tiempo para hacerlo porque el estado atmosférico había empeorado.

Otro de mis importunos temores —aunque últimamente había disminuido en comparación con los demás— se refería al excesivo juego del macho principal del timón automático. Sus movimientos parecían ser cada vez más libres y ahora —para colmo de males— tenía que considerar la posibilidad de que se cayera. ¿Qué haría en ese caso? ¿Proseguir… o retornar? ¿Qué habría hecho Rob? ¡Ojalá pudiera preguntárselo! Aún en el caso de que existiera la posibilidad de hacerle llegar un telegrama, la respuesta tardaría quizás una semana y yo debía tomar una decisión urgente. Estaba muy deprimida y me dolía todo el cuerpo de tanto trepar.

El tiempo total de navegación tenía poca importancia ahora que el destino del barco pendía de un hilo. Pero la noche del 26 de febrero —dos días después de la avería en los aparejos— me encontré considerando una nueva posibilidad. Dado que el tiempo empeoraba rápidamente, mis temores y aprensiones crecieron… hasta que se me ocurrió una brillante idea. Renunciaría al plan de dar la vuelta al mundo a través del Cabo de Hornos y lo haría en cambio por el Canal de Panamá. Eso significaría volver a Nueva Zelanda, donde podían reparar los aparejos, reunir más cartas y después seguir adelante. De este modo sumaría muchas más millas a la travesía, pero valía la pena tenerlo en cuenta. La idea era incitante porque representaba la posibilidad de transformar mi derrota en algo que no llegaba a serlo. De acuerdo con lo que sentía en aquel momento, no podía seguir considerando la posibilidad de dar la vuelta al Cabo y soportar más castigos del Pacífico Sur.

26 de febrero (Día 172)

6 de la tarde. ¡Demonios, cuánto duele! Siento intensamente cada músculo y cada contusión. Ahora las prioridades son: 1) sobrevivir a este maldito tiempo; 2) aparejar mejores obenques; 3) poner rumbo al norte.

Aproximadamente cada diez minutos pasan feroces borrascas de cincuenta nudos como mínimo. Cada una de ellas forma un desagradable oleaje; una de esas enormes olas acaba de romper encima del Crusader. La vi llegar, porque en ese momento estaba mirando por el ventano, y esperé. Por suerte el velero no se ladeó demasiado. ¡Si aumentara la presión! He estado navegando al garete, o simplemente con el foque de capa desde hace casi tres días y sé que aún puede durar mucho más. Ojalá encontrara la forma de levantar mi ánimo. Empecé a releer uno de los libros de mi biblioteca, pero no logré concentrarme.

A veces permanezco tendida en la litera durante una hora seguida y, con el único propósito de no contemplar el barómetro, miro a través de la claraboya, hacia los aparejos y el cielo, lo que no me hace sentirme mejor. No puedo dormir.

8 de la noche: no tendré más remedio que tomar pronto una decisión en cuanto a si debo mantenerme al garete y correr el riesgo de dar de quilla, o gobernar a favor del viento y arriesgar mi integridad personal a causa de las olas que rompen sobre popa. Solo pensar en la forma en que aquella ola torció el macho del timón automático me pone la carne de gallina. Ahora hay una fuerza ocho con horribles borrascas; de vez en cuando una ola aporrea al Crusader con un golpe impresionante. Puse el motor en marcha con el propósito de cargar las baterías, por si Radio Wellington intenta comunicarse conmigo esta noche. Al menos el diesel ahoga

los ruidos exteriores y con la luz de la cabina encendida el mundo parece bastante propicio… siempre que no se me ocurra asomarme.

He hecho una nueva estiba abajo y puse las cosas pesadas —por ejemplo las cajas de margarina enlatada y las bolsas de azúcar— en cajones vacíos que pueden cerrarse herméticamente. Solo estaban protegidos con paños de velas y sujetos en la litera superior; ahora están a salvo, excepto en el caso de un tumbo.

Inmediatamente antes de que oscureciera observé el efecto de una borrasca que se acercaba. Las olas eran achatadas, pero la superficie hervía bajo el furioso viento. Es así como la borrasca azota, sacude el palo, aunque no haya en él ni un centímetro de vela izada. Con el fin de sofocar el ruido enciendo el magnetófono —en lugar del motor— y trato de embotar mi mente con un vaso de oporto.

El 27 ocurrió lo que siempre temí. Horas más tarde escribí en el cuaderno de bitácora:

A las 0:50 el Crusader resultó tumbado. Yo estaba despierta a medias, pero repentinamente percibí que el viento había arreciado más allá de la fuerza diez dominante. Había luz de día e intentaba levantarme para ir a coger el timón cuando oí el ensordecedor rugido de una ola que se aproximaba. Sentí el impacto; una montaña de agua chocó contra el casco del Crusader, que volcó. Una avalancha de objetos descendió sobre mí mientras el velero se hundía y levanté los brazos para protegerme la cara. Después de una prolongada y agonizante pausa, el Crusader volvió a enderezarse. No recuerdo haber salido de la litera ni del saco de dormir, pero el hecho es que me encontré de pie, sana y salva.

Por lo que recuerdo, mi primer movimiento consistió en observar los aparejos a través de la claraboya. A duras penas pude ver que el palo seguía erguido. Oí correr el agua en los pañoles, por lo que enseguida empecé a achicar. Durante un terrible instante creí que el *Crusader* se hundía, pero observé que, a medida que achicaba, el nivel descendía. Durante unos minutos bombeé frenéticamente y luego salté a cubierta para comprobar si el palo y los aparejos estaban realmente ilesos.

Observé que un amantillo de balón había desaparecido y que el otro estaba roto. Las velas, que habían estado sujetas al carel[7], se arrastraban ahora por el agua. Como pude, logré halarlas a bordo y atarlas al carel. La antena de la radio estaba suelta y la guarnición de cubierta de la que había sido arrancada permitía el paso del agua. Como medida de urgencia la taponé con una vieja camiseta y volví abajo para continuar achicando los pañoles. Sentí un penetrante olor a parafina y leche. Todas las cosas almacenadas en la litera superior habían caído y el paño de vela que las tapaba colgaba ahora en jirones. Mi principal inquietud consistía en que el *Crusader* pudiera volver a volcar, por lo que dejé todo como estaba, me puse unos calcetines gruesos, guantes, sombrero y traje de agua (todo húmedo), y me dirigí al timón.

Sujeté mi arnés de seguridad a la bitácora y me puse de cara a las olas para verlas llegar. Lo que vi me paralizó: eran gigantescas, y se combinaban las de seis metros de altura con las de más de nueve metros en la cresta. Una de ellas rompió cerca y no necesité demasiada imaginación para comprender lo que ocurriría si uno de aquellos monstruos caía sobre mí.

Repentinamente el *Crusader* empezó a planear; aferré desesperadamente el timón para mantener la popa sobre la ola y sostenerlo erguido. La siguiente ola levantó al *Crusader* como si fuera un juguete y me arrebató el control. Lo único que había a mi alrededor eran montañas de agua que parecían cataratas. Resultaba imposible medir la velocidad, ya que no tenía con qué hacerlo y el agua que me rodeaba estaba a nivel de cubierta, bullendo y silbando como si hirviera. Finalmente pasó la ola y todo se aquietó. Me eché a llorar a causa de mi sensación de impotencia por no poder hacer nada y haber quedado a merced de una de aquellas horribles olas. De cualquier modo tuve que dejar el timón para

achicar los pañoles. Cuando volví al timón una ola rompió sobre popa. Me abracé a la bitácora mientras el agua caía sobre mí en cascadas e inundaba la bañera. Por fortuna, el volumen del agua no era demasiado alarmante. Me pregunté cuál sería el mal menor: ¿volcar o ser aplastada por una ola? ¿Qué haría Rob en un caso así? Estaría a la altura de las circunstancias y confiaría en la buena suerte. Tuve que aceptar la desdichada idea de que allí solo me encontraba yo con mi correspondiente cuota de suerte; entumecida, me sujeté al timón y abrigué la esperanza de que la suerte siguiera acompañándome.

La cuarta vez que bajé a achicar vi que el barómetro marcaba 1003 milibares y ascendía lentamente. Me encontré con un enorme revoltijo, pero las cosas más grandes se habían mantenido en su lugar. No había verdaderos deterioros, excepto algunas abolladuras y marcas en el techo de la cámara. Me dolía mucho el cuello; supuse que se me había distendido un músculo en el momento del vuelco, porque percibí los dolores en cuanto llegué a cubierta.

Goberné el timón con la mente en blanco e incapaz de experimentar sentimientos. A las 10,30 de la mañana detecté un recalmón, al que media hora más tarde siguió otro. Por fin empecé a sentirme mejor: en uno de mis viajes a la parte inferior divisé una botella de Oporto que rodaba en un rincón y eché un trago. También recogí del agua algunas galletas y las comí mientras timoneaba.

A las 11,30 el viento había amainado a fuerza ocho pero permanecí en el timón hasta las 2 de la tarde, momento en que el viento se había reducido a rachas intermitentes. Me sentí a salvo y dejé que el *Crusader* navegase a palo seco. La radio estaba empapada, pero funcionaba; y después de una hora de minuciosa limpieza, el interior recuperó la normalidad. Sin embargo, parecían faltar una curiosa serie de artículos, incluida mi estilográfica, el abrelatas, el cepillo del pelo y el hervidor. Casi toda la vajilla estaba rota. Descubrí que mi transistor *Salalite* había enmudecido: se acabaron señales para verificar errores del cronómetro. Pero el reloj, que era de cuarzo, seguía funcionando muy bien y no existía ninguna razón para pensar que dejara de hacerlo.

Mi litera estaba hecha una sopa, pero afortunadamente contaba con un saco de dormir de repuesto guardado en una bolsa de

plástico. Lo saqué con expresión de triunfo: ¡sequísimo! En pocos minutos el calentador de la cabina secó la almohada. No contaba con ningún calzado seco y en el suelo había una resbaladiza mezcla de leche, parafina y agua del sollado.

Después de limpiar y ordenar me preparé una taza de té y calenté un poco de sopa de tomate. Luego dormí una hora, aunque solo a ratos, porque oía chorrear el agua en los pañoles. Finalmente me sacudí y descubrí que el agua entraba por el agujero de cubierta donde antes estaba el aislador. Lo mejor que podía hacer era taparlo con más trapos hasta que mejora el tiempo. A las 5 de la tarde el viento volvió a ser de fuerza ocho, pero las aguas se estaban asentando y dos horas después la presión había empezado a subir. El tiempo podía haber mejorado pero yo todavía estaba trémula.

> *Aún me duele el cuello y tengo las manos llenas de cortes que me escuecen. Carezco de fuerza de voluntad para ir a cubierta y ponerme al timón. No obstante, si el viento arrecia otra vez hasta alcanzar fuerza de tormenta tendré que hacer un esfuerzo. Las condiciones atmosféricas deben de estar mejorando, pero se toman demasiado tiempo.*

A la mañana siguiente desperté dolorida y somnolienta. Seguía con rumbo norte, pero solo avanzaba a dos nudos. No me atrevía a izar una vela más grande… al menos todavía. Con la decisión del día anterior de retornar a Nueva Zelanda en el fondo de la mente, estudié la carta y sentí una depresión abrumadora. ¡Tantas millas para nada! Todo lo que había logrado hasta entonces había sido inútil. Nada parecía bueno. Me senté y una vez más transcribí mis argumentos para renunciar o, mejor dicho, para no seguir adelante. Volví a sentir una inquietante indecisión. Dado que el *Crusader* seguía entero después de la tormenta del día anterior, no tenía la certeza de poder seguir utilizando mis dudas con respecto a su capacidad marinera ante el mal tiempo como buenas razones para abandonar el rumbo que me llevaba hacia el Cabo de Hornos. De pronto empecé a poner en duda mis auténticos motivos para regresar y súbitamente comprendí que la decisión se había originado en el miedo. ¿Cómo podía reconsiderar entonces la idea

de seguir adelante? La respuesta fue que, en aquel preciso momento, también comprendí que al superar la tormenta había eliminado prácticamente el miedo que me había acechado durante tanto tiempo.

Escribí en mi cuaderno de bitácora:

- *Si ese aparejo puede soportar un tumbo sin los obenques apropiados, tiene que aguantar el mal tiempo normal cuando coloque un repuesto decente;*
- *faltan 2800 millas para llegar a las Malvinas y hay 3000 hasta Nueva Zelanda, contra la corriente y con vientos de proa;*
- *no es probable que se levanten muchos temporales graves en las próximas tres a cuatro semanas.*

Después de poner por escrito estos argumentos supe con claridad la decisión que debía adoptar: viré por redondo una vez más y puse rumbo al Cabo de Hornos. Mi estado de ánimo pasó rápidamente de la depresión al decidido optimismo: estaba otra vez en mi camino. Escribí las prioridades del día:

> *Arreglar el agujero de cubierta donde se rompió la antena. Hacer un cuartel de escotilla de repuesto para el de la bañera, que está abierto y deja entrar agua.*
>
> *Fijar los obenques. ¡Hurra! ¡Allá vamos!*

Durante los diez días siguientes mis progresos fueron razonablemente buenos y el 8 de marzo me encontraba a 1300 millas del Cabo de Hornos. Había realizado todas las tareas de cubierta y, después de un total de once horas en la arboladura, logré incluso una reparación satisfactoria del palo. También había descubierto que quitando las siete deslizaderas superiores de la mayor arrizada podía subir el grátil bastante más arriba del punto donde los obenques provisionales interceptaban el camino. No era la mejor de las reparaciones, pero para navegar a favor del viento

resultaba suficiente.

A pesar de tan alentadores logros mi estado de júbilo tuvo corta vida y volví a sentirme desdichada y deprimida.

Se extiende el oleaje proveniente del oeste, pero no puedo aprovechar realmente la buena dirección del viento ya que no me queda ninguna percha para desplegar un foque. Ojalá no me sintiera tan inquieta. Si el barómetro ascendiera, también se levantaría mi ánimo. La marcha es buena, pero los recuerdos de la tormenta son tan vívidos que me estremezco cada vez que veo indicios de la proximidad de una nueva depresión.

Mi mente no va más allá del Cabo de Hornos. Mis pensamientos se refieren a «si llego», y no a «cuando llegue». Si vivo más allá del Cabo de Hornos aún tendré que superar el Atlántico Sur. ¡Cuánto temo a ese océano! Cuando miro la fotografía de Rob me dan ganas de llorar: ¡ya ni siquiera él me parece real! Mi vida se ha reducido a un solo tema: pasar cada día hasta dar la vuelta al Cabo. El resto del mundo ha dejado de tener significado. Esta es la totalidad de mi vida y no existe nada más.

También me sentía físicamente indispuesta, lo que acrecentaba mi depresión. Posiblemente sufría los efectos de meses enteros de relativa inactividad combinados con delirantes momentos de excesivo trabajo duro e intenso. Aunque comía bien, mi dieta no era ideal.

10 de marzo (Día 184)

¡Qué tiempo más extraordinario! La presión es alta aunque todavía hay mucho viento, mucho trabajo y poco descanso.

Las incesantes ráfagas y calmas nocturnas requieren adaptaciones del timón aproximadamente cada media hora. Sin embargo, la incomodidad ha sido compensada con otra buena singladura de 120 millas, lo que me sitúa a 1100 millas del Cabo de Hornos.

El 12 de marzo escribí:

Sigo rodeada de altas presiones y de viento. En este momento me encuentro a 300 millas de la costa de Chile y en breve tendré que modificar el rumbo al sursureste, hacia el Cabo de Hornos. Empiezo a sentir un leve cosquilleo de emoción ahora que la verdadera batalla está a punto de comenzar.

Calculé que en términos de tiempo de navegación me encontraba exactamente en la posición de Chichester once años atrás, de modo que todavía tenía la posibilidad de «superarlo» al dar la vuelta al Cabo. No obstante, esta carrera no dominaba mi mente, que estaba más concentrada en la carrera de la supervivencia. Chichester encontró algunas de las peores condiciones atmosféricas de su viaje al rodear el Cabo de Hornos. Se había acercado bastante y allí las aguas son peores, naturalmente, a causa del declive del lecho marino, que crea una perturbación adicional. Yo no quería que me ocurriera lo mismo y decidí rodearlo a la mayor distancia posible. Prefería correr el riesgo de encontrarme con los icebergs que vislumbrar siquiera los malignos y acechantes peñascos que, a mi juicio, componían el Cabo de Hornos.

El 14 de marzo a medianoche volvieron a desprenderse los obenques de estribor. Avancé sin prisa, con poca vela, hasta la mañana, momento en que subí a la arboladura para revisar la avería. Afortunadamente no era demasiado grave. Incapaz de poner las chapas del obenque sobre el perno, como originalmente intentaba, las había unido al perno con un grillete y una gran argolla de acero. Esta última, apretada por el perno, era la que se había deteriorado. Sin duda la presión debió de ser enorme, porque

la argolla había llegado a adquirir forma rectangular antes de partirse. La cambié por un pesado eslabón y media hora más tarde estaba otra vez en camino. A mediodía me encontraba a 500 millas del Cabo de Hornos.

El 17 de marzo (Día 191) hice atentas observaciones astronómicas para asegurarme de mi situación. Confiaba en que el error de mi cronómetro permaneciera constante; en cualquier otro momento aquel hecho me habría preocupado intensamente, pero minimicé el problema y me concentré en cuestiones más inmediatas.

> *Me siento aliviada al contar al menos con una buena observación, ya que si el tiempo empeora es posible que no pueda hacer otra observación en varios días. El barómetro permanece en los 998 milibares, lo que no es demasiado estimulante, pero sigo confiando en buena fortuna. Si mantengo este ritmo, aún puedo superar a Chichester.*

18 de marzo, 20 horas (Día 192)

> *En cubierta hace un frío atroz. Me vestí con la intención de hacer una observación de la puesta del sol, pero diez minutos más tarde volví a bajar, congelada. Hay muchas ráfagas y a veces el Crusader avanza a siete nudos, solo con el foque de capa y la mayor muy arrizada. La media luna que brilla en el cielo me ayuda: gracias a ella podré ver a dónde me dirijo.*

El 19 de marzo, temprano, el viento se disipó por completo y logré dormir unas cuantas horas. A las 2 de la madrugada empezó a soplar repentinamente y con mucha fuerza, desde el OSO. Mantuve envergada la vela mayor hasta las 6 de la mañana, momento en que la arrié a causa del viento creciente. Desconecté el Sailomat y me puse al timón. Tenía pensado pasar a quince millas del lado sur (a barlovento) de las islas de Diego Ramírez, que se encuentran a

sesenta millas al oeste del Cabo de Hornos, pero pensé que no las vería, a menos que mejorara la visibilidad. Hacía mucho frío y llovía constantemente. A pesar de todo, no me preocupaba demasiado el temporal, porque me exaltaba la batalla final y me sentía capaz de afrontar cualquier cosa.

A las 4 de la tarde escribí:

> *He estado al timón todo el día. El viento aún no da muestras de amainar y la visibilidad sigue siendo mala, pero ya debo de estar más allá de las islas. Me mantendré en este rumbo hasta que calcule que he superado sobradamente el Cabo de Hornos; entonces viraré de bordo y pondré rumbo a la Isla de los Estados, en el costado oriental. Solo espero que el viento no me empuje más al sur, hacia los hielos. Mi derrota proyectada me llevará a unas cincuenta a sesenta millas al sur del Cabo de Hornos, punto que este año se encuentra por debajo del límite de hielo. El comportamiento de las aguas ha variado: las olas son ahora mucho más cortas y empinadas, lo que es indicativo de aguas de menor calado. El Crusader se bambolea como un corcho. Me alegro de que la fuerza del viento no llegue a la de borrasca.*

Al anochecer viré de bordo, en dirección a la Isla de los Estados, cuando calculé que por fin había pasado el Cabo de Hornos, punto crítico de todos mis temores y aprensiones de los cuatro meses anteriores. A las 11:30 de la noche me acosté y dormí cuatro horas, el período de sueño ininterrumpido más largo de los últimos seis meses. Al despertar me encontré en dirección al sur y apresuradamente modifiqué el rumbo en dirección noreste. Sorprendentemente, no pensé en los icebergs; me concentré en hacer roncear al velero con el viento del este y me preocupé por el viento, que arreciaba rápidamente.

Si lo hubiera sabido… La suerte me acompañó a niveles increíbles. Los icebergs debían de estar allí, pero yo no los vi: no miré.

Mediada la mañana el viento aumentó y no tuve más remedio

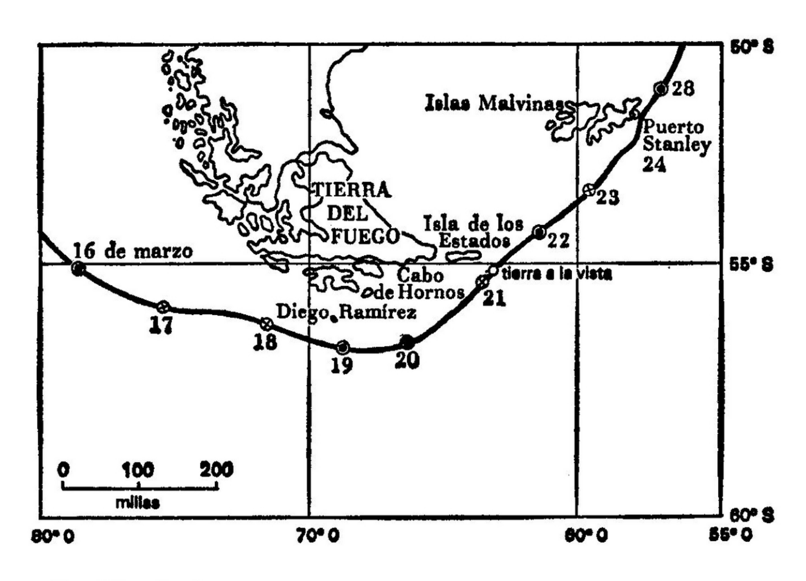
que poner el barco a palo seco; por la tarde, el viento había facheado al SO. Continué llevando el timón a palo seco durante el resto de la tarde. El viento era de fuerza ocho y con fuertes rachas, pero a las 8 de la noche se había moderado lo suficiente para izar el foque de capa y volver a conectar el timón automático. Me acosté muy fatigada y sin el menor júbilo por haber pasado el Cabo de Hornos.

De hecho, como no había visto el temido peñasco, era como si este no hubiese existido. De todos modos, no estaba muy segura de dónde me encontraba, ya que no había podido hacer observaciones los tres días anteriores y mis rumbos habían sido tan erráticos que las estimas eran poco más que una conjetura. No obstante, estaba bastante segura de encontrarme bordeando el límite de los hielos, lo que me inquietaba considerablemente.

Al día siguiente mi humor cambió:

> Estoy más allá del Cabo de Hornos. ¡Hurra! Más aún, casi he pasado la Isla de los Estados. Esta mañana recibí el mayor impacto de mi vida cuando trepé al palo y vi sus oscuros montañas a veinte o treinta millas de distancia. Después de tres días, mi estima la hacía a cincuenta millas de distancia; pero nadie es perfecto.

En cuanto avisté tierra hice una observación del sol y confirmé que aquella era la Isla de los Estados. En consecuencia, abrí una botella de Riesling, me serví un vaso y la arrojé al océano. Decididamente estaba al otro lado del viejo fantasma del Cabo de Hornos y ni siquiera le había dedicado una mirada. Incluso es posible que estuviera dormida en el momento de cruzarlo.



posición estimada

posición según observaciones solares

Travesía en torno del Cabo de Hornos

14

LAS ISLAS MALVINAS Y RUMBO A CASA

Me exaltaba realmente la idea de llegar a las Islas Malvinas pocos días después y volver a hablar con Rob. No conocía a nadie que hubiera estado en las Malvinas, pero según la descripción del Manual del Piloto el lugar era interesante. Me fascinaba el hecho de que la gente eligiera vivir en una zona tan remota y en un clima tan adverso.

El tiempo empezó a mejorar. Hacía mucho frío, pero lucía el sol y a mis ojos benevolentes la mar ya aparecía más llana… como correspondía, con América del Sur allí para amortiguar la extensa marejada oceánica. Al anochecer del 21 me encontré más allá de la Isla de los Estados y rumbo a las Malvinas, que ahora se encontraban a 300 millas de distancia.

Pasé el día siguiente concluyendo con frenesí cartas a medio escribir, dirigidas a amigos y familiares, pero me vi constantemente interrumpida por un conocido chirrido que me hizo subir a cubierta. El mar no solo estaba rebosante de los esperados delfines, sino de centenares de saltarinas ballenas piloto. Al principio sentí temor de que perjudicaran el gobernalle del Sailomat, pero parecían saber a dónde iban. Una de las más grandes se irguió sobre la cola, con su gracioso hocico bulboso en el aire, y luego volvió a hundirse en las profundidades con un gesto sublime… Sabrá Dios lo que hacía.

Al día siguiente tuve que cruzar un bajío de poco calado, lo que me puso bastante nerviosa aunque el viento era leve y estable. Como cabía esperar, el banco había modificado considerablemente el oleaje, de modo que, en aquel aislado fragmento, las aguas se veían empujadas hasta casi el doble de su altura normal. El cambio repentino me pareció siniestro y el *Crusader* empezó a cabecear y moverse en actitud amenazadora. Bajé y me lavé la cabeza con exorbitantes cantidades de agua dulce: solo me faltaba medio día

para llegar a las Islas Malvinas y ya no era importante dosificarla.

Al acercarme a las islas lucía el sol y la atmósfera estaba despejada. Pero, de improviso, cuando dejé atrás el faro, a una milla del puerto, el viento alcanzó la fuerza de temporal y me vi obligada a ponerme a palo seco más allá de la entrada. No supe guarecerme y me vi rápidamente empujada, otra vez, mar adentro. Había comunicado mi llegada por radio, pero la conexión no era buena y no tenía la certeza de que me hubieran comprendido. Afortunadamente habían recibido el mensaje y un rato después apareció un buque pesquero de imponente aspecto para guiarme a través de los estrechos. Cuando resultó evidente que no lograba avanzar, se ofrecieron a remolcarme, lo que acepté agradecida: no quería perder un tiempo precioso derivando otra vez hacia alta mar y viéndome obligada a retroceder cuando mejoraran las condiciones.

Las Islas Malvinas se me mostraron tal como las había imaginado: barridas por el viento, desprovistas de árboles, frías y con solo unas casas de campo multicolores que hacían que no pareciesen totalmente desoladas. No vi ningún automóvil, pero sí muchos Land-Rover y bicicletas. También descubrí, con gran sorpresa, caballos. La mayoría de los habitantes cabalgaban y en algunas partes de las islas aquel era el único medio de transporte práctico.

Pero las deficiencias que sufrían las Malvinas en términos de condiciones climáticas estaban más que compensadas por la cordialidad de sus habitantes. Por ejemplo Les Halliday, el aduanero: en cuanto concluimos los trámites de rutina me invitó a cenar en su casa, con él y con su esposa Peggy. Luego, el operador de radio de la isla se acercó, por propia iniciativa, a revisar mi equipo e instalar los nuevos cristales que me habían dado en Tasmania, pero que yo no había logrado colocar. Otro miembro del grupo que me recibió observó el estado del palo e inmediatamente se ofreció a hablar con el calafate del *Endurance* para que lo reparara. El calafate, me explicó, era amigo suyo y el *Endurance* era un buque patrullero antártico de la marina de guerra.

Estaba ansiosa por enviar un mensaje a casa y me llevaron a la oficina telegráfica local. Me informaron que debía enviar el mensaje en forma de telegrama, porque las líneas telefónicas externas de la

isla solo funcionaban dos horas diarias y permanecían cerradas los sábados y domingos (aquel día era sábado).

Por la noche tomé un prolongado baño de agua caliente, al que siguió una fantástica cena de cordero asado en la casa de Les y su esposa. No sé qué me gustó más, si el baño, la cena o su compañía. Me sentí muy civilizada ante una mesa con servilletas, mantel y vino en un vaso. El sabor de la carne y de las verduras frescas era delicioso. Me sentía estupendamente y la hermosa noche fue completa cuando me informaron que Rob estaba en casa y que, tanto a como mi familia, sabían que había llegado sana y salva a las Islas Malvinas.

A primera hora de la mañana siguiente, pletórica de energía, trepé al palo y desmonté mi improvisado aparejo. Llegó el calafate del *Endurance* y se llevó las chapas rotas como modelo para el nuevo juego, que prometió tener listo a la noche.

Por la tarde tuve la singular experiencia de «hablar» con Rob por télex. Nunca había visto cómo funcionaban estos aparatos y observar cómo la máquina de escribir imprimía automáticamente las palabras me dio la sensación de que era la máquina, y no Rob, quien respondía a mis preguntas. De todos modos fue muy emocionante y acordamos una llamada telefónica para el lunes por la mañana.

Aquella noche el arqueólogo marino local me invitó a cenar con sus amigos, entre quienes se encontraban algunos miembros de la tripulación del *Endurance* y del barco de abastecimiento e investigaciones antárticas John Biscoe, que casualmente estaba en puerto. La vida social en la isla parecía notablemente animada, quizás en razón de la ausencia de televisión.

El domingo quedaron concluidas las reparaciones de los aparejos. Me sorprendió la rapidez con que el calafate había realizado el trabajo y me sentí más que agradecida a la dotación del *Endurance* por la ayuda prestada. Una empresa local me preparó un par de pernos de repuesto para que me los llevara, pero, según la opinión general, el palo era ahora más resistente que nunca.

Asimismo, con la instalación de los nuevos cristales en la radio podía oír claramente Portishead en las nuevas frecuencias.

Por la tarde, en compañía de John Smith —corresponsal del *Daily Express*— y sus hijos fui a visitar a los pingüinos.

Encontramos algunos ocultos en pequeños agujeros practicados en las dunas, a la orilla del mar: en cuanto nos vieron se precipitaron al agua. Corrimos a lo largo de la playa para interceptarles el camino, pero yo tuve que abandonar enseguida la persecución porque prácticamente no había ejercitado los tobillos en los últimos meses y empezaron a dolerme.

Dimos una hermosa caminata por aquella costa desierta y barrida por el viento. Me encontré pensando en Rob y lamentando que no estuviéramos juntos. Recogí algunas ramas de brezo para colgarlas sobre la mesa de cartas a modo de recordatorio de la ocasión y de mis pensamientos de aquel momento.

Aquella noche volví a cenar con Les y Peggy. Fue una velada tranquila y relajante. A la mañana siguiente, excepto mi comunicación telefónica con Rob, no me quedaba nada por hacer. Rob estaba aguardando mi llamada y ante el sonido de su voz acudieron en tropel a mi mente todos los recuerdos hogareños: el Atlántico Sur se desdibujó en la distancia. La charla fue muy estimulante y me alegré al enterarme de que el *Great Britain* II había conquistado en la regata el premio de tiempo empleado.

A mi regreso de correos encontré montones de verduras frescas que me había dejado alguna persona amable. De hecho, fueron muchas las personas que me llevaron alimentos durante mi estancia en la isla: huevos, coles, patatas, cebollas y, en un exceso de generosidad, la última fruta recibida en la isla, una docena de manzanas y naranjas. Nunca conocí tanta bondad.

Algo que me impresionó mucho fue la versatilidad de los malvineros. Tropecé con varios igualmente hábiles como carpinteros, técnicos en radio, buzos y factótums; eran sorprendentemente polifacéticos e independientes al máximo. Prácticamente no se cometían delitos en las islas y el único vicio, según me dijeron, era la bebida. Bueno, como he dicho antes, nadie es perfecto.

El tiempo había empeorado notablemente durante el domingo, y el lunes amaneció horrible. La presión era tan baja como durante las tormentas anteriores. Si se avecinaba una depresión necesitaría mucho espacio, por lo que no tenía sentido zarpar con esa amenaza en el aire y quedar atrapada tan cerca de tierra. Los malvineros se mostraron evasivos con respecto a la previsión: obviamente se

habían equivocado con anterioridad y no querían correr el riesgo de decirme nada demasiado estimulante. Si no podía partir había muchas cosas valiosas que podía hacer para aprovechar el tiempo y dos de mis nuevos amigos buzos estaban dispuestos a zambullirse y limpiar fondos y arrancar los percebes adheridos al *Crusader*. También tenía una invitación a almorzar con el gobernador de la isla y su mujer —lo que era un verdadero honor— y, como había decidido aguardar a que pasara la tormenta, acepté.

El almuerzo fue delicioso y en la casa del gobernador sostuve una fascinante conversación con los científicos del John Biscoe. Uno de sus descubrimientos más importantes, me dijeron, era un pequeño crustáceo, semejante a un camarón y llamado «krill», que en el futuro podía ser empleado como alimento sucedáneo para la raza humana. Querían averiguar qué o quiénes se alimentaban normalmente con aquellas criaturas y qué ocurriría si mermaban. ¡Qué variedad de problemas ocupan al ser humano!

Por la tarde no se había producido ningún cambio en las condiciones atmosféricas: el barómetro y el viento permanecían estables, por lo que, con la esperanza de que el tiempo se decidiera en algún sentido durante la noche, resolví partir con las primeras luces del día siguiente.

Peggy Halliday me había traído a bordo algunos artículos útiles, incluyendo un cubo grande y resistente. Yo había perdido o roto tres cubos y para sustituirlos había fijado unas asas de cuerda a mis contenedores más grandes. El resultado fue sorprendentemente satisfactorio, pero se agrietaban con facilidad y, de todos modos, ya me quedaban pocos. Cuando Peggy descubrió que andaba escasa de galletas de barco me procuró una enorme caja, así como algunas velas, líquido para limpiar metales, polvo limpiador y crema para la cara.

Aquella noche cené por última vez con los Halliday y regresé temprano al *Crusader*, ansiosa por zarpar a la mañana. Inmediatamente antes del amanecer sonó el despertador; llegaron Les y Peggy para ayudarme a soltar amarras.

Cuando estaba dispuesta a marcharme se había reunido otra media docena de amigos a bordo del único yate de Puerto Stanley, con el propósito de acompañarme hasta la boca del puerto. Navegamos juntos hasta la salida del puerto interior; después de

gritarme palabras de estímulo y saludarme con los brazos en alto, se volvieron en dirección a su fría —pero cálida por dentro— isla, que guardaba recuerdos tan entrañables para mí.

El *Crusader* apuntó su proa en dirección a alta mar y peinó las olas con entusiasmo más allá del faro. Había izado una vela mayor arrizada, un foque y la *yanki*, y con viento fresco por el través avanzaba a seis nudos. Me puse en comunicación con el *Endurance*, que había zarpado el día anterior, y les pregunté cuáles eran las condiciones atmosféricas al norte de donde me encontraba. También llamé a un rompehielos en misión de reconocimiento, el *Bransfield*, y recibí su informe meteorológico, que incluía la posición de diversos icebergs al sur. ¡Icebergs! Solo pensarlo me hizo estremecer: la tripulación del *Endurance* me había hablado de los icebergs cercanos al Cabo de Hornos. ¡Cuánto me alegré de navegar hacia el norte y dejar atrás el Atlántico Sur!

Dos días después de salir de Puerto Stanley, aún padecía una dosis excesiva de «tratamiento de estrella».

30 de marzo (Día 204)

Después de tanto tiempo sola resulta fácil sentirse halagada por las atenciones… Creo que hablé demasiado, me pavoneé demasiado y, en un sentido general, fui demasiado sensible a que todos me consideraran algo especial. Esta reacción me incomoda y acuden a mi mente las palabras de Chay: «Nunca creas en tu propia publicidad». Todo el mundo odia a los fanfarrones y me repugna la idea de llegar a ser como ellos. Cuando vuelva a casa me confiaré a Rob para asegurarme de que sigo con los pies en la tierra.

El 1.º de abril escribí:

En cubierta hace calor, al menos el suficiente para

arreglármelas sin el traje de agua. Solo restan 250 millas para encontrarme oficialmente fuera del Atlántico Sur. ¡Un acontecimiento digno de ser festejado! Resulta difícil creer que Australia, Nueva Zelanda y el Cabo de Hornos están a mis espaldas. Curiosamente, solo recuerdo los puntos destacados y la mayor parte de las enormes extensiones intermedias pasan al olvido como bloqueadas por la memoria.

Me pregunto si estos últimos seis meses han sido realmente bien empleados o si habría estado mejor con Rob en el Great Britain II o en casa. Pero he pasado esos seis meses haciendo lo que me gustaba... con excepción, quizá, de las tres semanas anteriores al cruce del Cabo de Hornos. Me he sentido cómoda y feliz conmigo misma, y libre de los dolores de cabeza y pesadillas que solían afligirme en tierra. Ignoro si volveré a padecerlos o si la cura será definitiva. Tengo que encontrar una solución a mi falta de sociabilidad; de lo contrario el próximo año será muy desagradable. Rob me ayudará.

¡Qué afortunada soy al tener a Rob! Él ha hecho posible este viaje, proporcionándome paz interior, y siempre lo encuentro dispuesto a brindarme su ayuda en situaciones difíciles. Constantemente acudo a él en busca de consejo. Despierto su desdén cuando soy estúpida y escucho sus alabanzas cuando hago bien las cosas. No necesito de la religión, pero Rob me es indispensable. ¡Qué hermoso será volver a casa!

Por fin parece que ha vuelto la primavera. La temperatura empezó a aumentar y pude cerrar el calentador de la cabina, prescindir de las lanas y usar tejanos y camisetas. Después de meses de verme tan cubierta me sorprendió descubrir que mis otrora débiles brazos lucían ahora unos poderosos músculos. Otra de las cosas que destapé me produjo una sorpresa más desagradable: cuando solté

un rizo de la vela mayor —el tercero a partir del pujamen— que había estado casi permanentemente arrizado, vi que tenía una capa de moho. ¡Músculos y moho! Es asombrosa la cantidad de cosas que crecen en invierno.

El 2 de abril me puse en contacto con mi vieja amiga Radio Portishead y mantuve otra larga conversación con Rob. Él y Chay estaban ocupados ahora con el nuevo velero, el *Great Britain IV*, al que preparaban para la Regata Británica, que se correría en julio. Todo era muy estimulante, pero Rob me instó a no explayarme en los acontecimientos venideros, sino a concentrarme en llegar a casa lo antes posible: ¡estaba harto de lavarse las camisas!

El viento, borrascoso y a veces racheado, siguió acompañándome, pero el adelanto era notable y calculé que aquella semana había cubierto muy poco menos de mil millas.

6 de abril (Día 211)

Tenía la intención de llamar al Endurance esta noche, pero hay tantos relámpagos que me da miedo intentarlo. Me encantan las tronadas en tierra, pero en alta mar es muy distinto.

En Puerto Stanley pude canjear mis libros de bolsillo, de modo que ahora cuento con mucho material de lectura por las noches, aunque algunas me siento a la luz de una vela y sueño con Rob y nuestro hogar.

El 11 de abril (Día 216) el viento era leve y más racheado, semejante al de la zona de las Calmas Ecuatoriales. Por la mañana encontré un pez volador en cubierta. Era pequeño, así que lo arrojé por la borda, aunque pensaba comerme a su hermano mayor cuando este viniera a bordo.

Había logrado hacer 125 millas diarias desde las Islas Malvinas; o sea, la mejor velocidad promedio de la travesía en una distancia equivalente. Ya no tenía que disminuir la marcha a causa del timón automático ni preocuparme por el palo, gracias al Sailomat y al calafate del *Endurance*. Me alegró descubrir que después de dar la

vuelta al Cabo —sin contar el retraso de tres días y medio en las Islas Malvinas—, Chichester solo me había aventajado en un día de navegación. Yo había rodeado el Cabo un día antes que él y si podía mantener un promedio de 110 millas diarias a partir de entonces, superaría su marca… siempre, naturalmente, que no se produjera ningún desastre imprevisto. De hecho, ya volvía a tener problemas con el timón principal. Se estaba poniendo demasiado rígido para ser de utilidad, por lo que confiaba totalmente en el Sailomat.

Mis pobres manos sufrían las consecuencias del mal uso y se estaban despellejando, aunque siempre que era posible usaba guantes de navegación y las frotaba con abundante crema todos los días. Mis dedos parecían minúsculas víboras en el momento de cambiar de piel, y las uñas eran blancas y de un extraño aspecto. Había leído que eso mismo le había ocurrido a Marilyn Bailey, que había permanecido al garete con su marido, en un bote salvavidas, durante 118 días. Evidentemente se trataba de un tipo de dermatitis provocado por la prolongada inmersión en agua de mar.

Los tres días anteriores al 17 de abril fueron testigos de una sucesión de malas singladuras, lo que disminuyó considerablemente mi promedio: me retrasé un día entero con respecto a Chichester. El viento había cesado y evidentemente me encontraba en la zona de calmas llamada «las Variables». Traté de no preocuparme excesivamente y ocupé el tiempo en la limpieza del barco. Lavé las paredes y el techo de la cámara, y raspé el espeso verdín adherido a la línea de flotación. Para hacerlo tuve que inclinarme sobre la borda y sujetarme con los dedos de los pies, algo que nunca intenté sin verificar dos veces la buena sujeción de mi arnés de seguridad. Aquella noche la lluvia hizo hoyitos en la superficie del mar, llano y brillante como un cristal. Por el oeste, una hoguera de oro y carmesí se reflejaba sobre el agua y sobre las velas. «Bueno —escribí en mi bitácora—, ¿quién tiene prisa? Goza de la paz, que no durará eternamente».

Los días que siguieron continué la limpieza general y empezó a fastidiarme una multitud de pequeñas moscas que se multiplicaban por millares. No tenía ningún insecticida y no sabía cómo librarme de ellas. Les ofrecí una orgía de jerez seco, con la esperanza de que se asfixiaran o se ahogaran, pero lo único que logré fue

emborracharlas, ya que siguieron reproduciéndose alegremente. (Sin duda alguna el jerez es un afrodisíaco).

Durante uno de los intervalos de las sesiones «domésticas» llamé a Juliet a Viena y me produjo una gran alegría enterarme de que tendría un bebé austriaco en octubre. Ella y su marido, Heini, irían a recibirme a Dartmouth a mi llegada que, según Rob, sería el 7 de junio. Sentí una dicha infinita al saber que también mis padres estarían allí. Se tomarían unas vacaciones de cuatro meses en Europa. «¡Están ocurriendo muchas cosas!», apunté en mi cuaderno de bitácora.

El 25 subí a cubierta por la mañana y quedé boquiabierta de sorpresa al avistar, a unas dos millas de distancia, a un barco que interceptaba mi rumbo. Volví a bajar apresuradamente para vestirme y lo observé desde la cámara. A una milla de distancia alteró su rumbo y pasó a media milla de la popa del *Crusader*. Su nombre era *Gherania*, pero no pude distinguir de dónde procedía; era el primer buque que veía desde que dejé Australia.

26 de abril (Día 231)

Esta mañana, mientras estaba sentada en la proa esperando el momento de hacer la observación de mediodía, observé cómo se deslizaba el Crusader sobre las aguas y me maravillé de la fuerza que lo mueve. Sus velas se hinchan bajo la suave brisa y parecen estar colocadas en la posición correcta para propulsarlo con el máximo rendimiento. Me alegro de no tener una mente científica, que estropearía lo que para mí es magia pura. Hoy no puedo preocuparme por nada. Hay una perfecta combinación de sol brillante, chispeante mar azul y brisa apacible, aunque suficiente para aliviar el calor. Un día ideal para dedicarlo a mis ocupaciones predilectas, como limpiar los bronces del compás, el sextante, el timón y el cronómetro. ¡El color del bronce es maravilloso!

Es un día para tomar conciencia de la alegría de vivir. No importa si mañana tengo un ataque de ira por la falta de viento. El día de hoy se grabará de manera indeleble en mi mente y sin duda invadirá mi vida real en formas aún imprevistas. Ahora sé, sin lugar a dudas, que puedo vivir sin el atractivo de la sociedad, que es al mismo tiempo buena y mala. No encuentro ningún mérito en «optar» por convertirme en una reclusa y me parece bien aceptar el mundo social tal como es y vivir en él. No tiene importancia, siempre que los propios valores y la propia ética permanezcan intactos. Desde ahora, en cualquier alejamiento temporal del mundo, encontraré una forma ya probada de fortalecer mis reservas.

Una mañana llegó a cubierta el hermano menor de mi pez volador; solo tenía dos centímetros de largo. Un vuelo demasiado alto para una criatura tan pequeña.

El 30 de abril (Día 235) volví a cruzar el ecuador y entré en el Hemisferio Norte casi sin darme cuenta. Los vientos alisios soplaron con fuerza hasta el 1.º de mayo, cuando, para mi decepción, volvieron a cesar. Los días siguientes avancé a dos nudos, con el habitual gualdrapeo del velamen y el conocido rechinar de los motones. A estos ruidos se sumó el gorjeo de dos avecillas que se peleaban por algo. Este sonido me era desconocido, ya que las aves de los mares del sur eran silenciosas.

2 de mayo (Día 237).

¡Cuán repentinamente pueden cambiar las condiciones! Me retracto de todas las cosas desagradables que dije con respecto a la lámpara Tilley. Anoche hizo las veces de eficaz lámpara de tormenta bajo la lluvia y la espuma, y se mantuvo encendida con un viento de fuerza siete.

Pero eso fue anoche: ahora vuelve a reinar la calma. Estoy harta de estos vientos cambiantes, que un instante son

> *tormentosos y enseguida se convierten en calmos. También me hastían los cambios de velamen necesarios y el continuo esfuerzo mental requerido para levantarme, hacer esos cambios y lograr que el velero siga avanzando. Creo que ya he soportado todo lo que podía esperar de las variables condiciones que me han acosado durante toda la travesía. En este momento siento que ya tengo bastante navegación: ocho meses me parece todo lo más que puedo resistir. Pero dispuesta o no, ya no me es posible abandonar, a menos que desee perdurar como un rasgo permanente del Atlántico Norte. La radio y las baterías funcionan bien, por lo que ahora hago más llamadas, especialmente a Rob. Le veré antes de llegar a Inglaterra, porque irá a las Azores con los equipos de Prensa y de Televisión. Siento una mezcla de sentimientos en cuanto a este encuentro con Rob, ya que no está autorizado a subir a bordo y en consecuencia debe permanecer a prudente distancia. No obstante, espero ansiosa el encuentro, lo que me aguijonea para realizar mayores esfuerzos; según dicen, en esta zona las millas se triplican.*

Aquel atardecer supe que había llegado a la zona de las Calmas Ecuatoriales y resultó alarmante: horas de furiosas ráfagas, tronadas y lluvia torrencial durante una de las noches más negras que he pasado. Cerca del amanecer el viento amainó y cuatro horas más tarde volvió a arreciar desde el NE. Aquella fue la señal de que había atravesado la zona de las Calmas Ecuatoriales. Me sorprendió haberlas franqueado con tanta rapidez y por un instante no lo creí; pero era evidente que los alisios del NE habían llegado para quedarse.

Durante las dos semanas siguientes, hasta el 15 de mayo, la navegación fue estupenda. Los días eran muy semejantes, con la misma fuerza y dirección del viento, luz del sol veteada y espuma. El *Crusader* seguía empujado incesantemente en dirección al norte.

Un atardecer me encantó ver de nuevo a los delfines. Vi llegar

centenares de ellos a cierta distancia, por el través, oblicuos a mi rumbo y saltando por encima de las olas a alturas increíbles. Se contoneaban en el aire, caían sobre sus costados y se sumergían en el agua con grandes salpicones. Cuando llegaron al velero dieron la vuelta y, para mantener su marcha a mi modesta velocidad de seis nudos, avanzaban y retrocedían a través del oleaje de proa, con sus cuerpos grises lustrosos y gordos, como de mantequilla. De pie en la proa los observé moverse en perfecta armonía; los hocicos y las colas se meneaban al unísono, hasta que me pareció ver doble. Sabía que en ocasiones Chichester los asustaba con un ruido o un movimiento repentino, pero estos no eran tan tímidos. Cuando yo movía los brazos y gritaba con el máximo de mi voz para saludarlos, parecía estimularlos y provocarlos a más frivolidades y chillidos. Poco después abandoné la cubierta para huir del calor, pero durante largo rato los oí jugar alrededor del velero.

Poco después de oscurecer fui a examinar el timón automático y descubrí que la pala se había partido por la mitad. La rotura se había producido en la parte gruesa de la pala, obviamente como resultado del contacto con un objeto pesado… más pesado, diría yo, que un delfín. Coloqué el repuesto y me sentí realmente preocupada, ya que si este se rompía, no me quedaba otro y perdería el gobierno. El timón de mano estaba tan rígido que era prácticamente inservible.

En nuestra última conversación, Rob me había sugerido que si perdíamos el contacto por radio me dirigiera a Ponta Delgada, en las Azores, donde me estaría esperando. La sugerencia resultó útil, ya que cuando volví a intentar comunicarme me encontré con que el transmisor no funcionaba. De todos modos me encaminaba a Ponta Delgada, pero me disgustó estar incomunicada en un momento tan crucial. Quería contarle que había hecho mejores velocidades desde nuestra última conversación, cinco días atrás, pero quizá sería prematuro adelantar la información de mi llegada aproximada ya que todavía me encontraba a 700 millas de las Azores.

Con el propósito de apartar mi mente del gobernalle, de la radio y de cualquier catástrofe en potencia, volví a ordenar y limpiar el velero. Calculé la duración de las provisiones restantes. En realidad,

descubrí que habría podido sobrevivir cómodamente con los restos un año más, gracias a la generosidad de Philip.

Después de dos semanas de ocio, las cabrias [8] de estribor se habían agarrotado. Durante los alisios había mantenido al *Crusader* amurado a estribor y en consecuencia no las había utilizado. Las solté todas, salvo la última, que tenía un tornillo oxidado que no pude mover. Estaba exasperada. Tenía que sacar aquel tornillo para que la cabria no quedara inutilizada. Con una sierra hice una ranura en la parte superior del tornillo. Aún así no logré moverlo y cuando llegó el momento de reconocerme derrotada, el tornillo parecía haber sufrido un grave accidente. Observé con tristeza a un barco que pasó a media milla de distancia y me pregunté qué habrían aconsejado para aquella circunstancia los hombres que iban a bordo. Después intenté quitar el cilindro de la cabria con el tornillo oxidado aún sujeto y, con gran asombro por mi parte, lo logré. Esto es lo que llamo una pieza correctamente diseñada, pensé para mis adentros. La limpié, volví a montarla y comprobé que podría prestar servicios nuevamente. Incluso perdoné a la tripulación de aquel barco su actitud de superioridad.

El 15 había dejado atrás los vientos alisios.

15 de mayo (Día 250).

El viento sopla ahora débilmente desde San Miguel, el lugar a donde me dirijo. Podría mantener una singladura razonable sin cambiar de anima, pero eso me llevaría al este o al norte, rumbos que no me acercarían a la isla. Estoy otra vez en la derrota prevista y fatigada por la falta de descanso. Mis sueños, siempre prolíficos, son ahora decididamente inspiradores; cada vez que despierto reflexiono sobre el sueño interrumpido. En su mayor parte se relacionan con la navegación: una noche encallé en la playa varias veces; anoche se rompió el timón automático y horrorizada contemplé todos los fragmentos en la estela. Desperté rápidamente y corrí a popa para asegurarme de que solo era un sueño.

Todas las noches presto atención a la lista de tráfico que

da Portishead y hoy me vi recompensada con un mensaje: «Patrón Express Crusader», leyó el operador. «Conveniente encuentro Ponta Delgada
37°
30' Norte
25°
40' Oeste. Mantendremos frecuencia muy alta visual y guardia 2182 entre 20 y 25 mayo. Firmado, Rob». ¡Si mi transmisor funcionara podría responderle que allí estaría!

Los diez días siguientes resultaron ser los más decepcionantes de mi vida.

18 de mayo (Día 253)

Ahora que quiero avanzar todo lo posible, el viento se ha vuelto delirantemente perverso. Es leve y racheado, lo que para mí significa calma chicha a barlovento. Las tres últimas singladuras han sido inferiores a 80 millas cada una. Por la mañana temprano soporté una calma de cinco horas con la esperanza de que apareciera el viento por el oeste, pero no tuve suerte.

¡Ah, estas calmas de Cáncer[9]! Si hubiera caballos a bordo, los pondría entre las varas. Mis pobres caballos de madera se estremecen en el fondo de su caja. Quizás ocurra algo sin embargo. En el aire se sienten las latitudes elevadas y hoy tengo frío con mi equipo de atletismo. Ayer me tendí desnuda al sol. A mediodía me faltaban 560 millas para llegar a San Miguel.

Mi bitácora del 22 de mayo a las 17 dice:

Si el tiempo no cambia pronto me volveré loca; cualquiera

que sea el viento, siempre está por delante de mí. Jamás me sentí tan desesperada y frustrada. Me encuentro a solo sesenta millas del lugar de encuentro, pero serán las sesenta millas más largas de la travesía.

El 23 de mayo (Día 258), por fin…

Otra vez tierra: es la isla de Santa María, en las Azores. Ha sido un verdadero esfuerzo —y parece que seguirá siéndolo— hacer las pocas millas restantes hasta el punto de encuentro. Ahora no tiene sentido que me apresure, porque pronto caerá la noche y el encuentro debe tener lugar con luz de día.

En aquel momento, alarmada, oí en las proximidades un ruido similar al de un buque, estentóreo y muy cercano. Transcurrieron unos segundos y de la neblina surgió un viejo avión de la marina, a poco más de cien metros del agua y muy lentamente. Sobrevoló exactamente por encima de mi cabeza y volvió a desaparecer en la bruma. Desconcertada, escribí en mi cuaderno de bitácora: «Es extraño que ese avión volara tan bajo; espero que no signifique nada malo».

Al atardecer del 23 de mayo vi el desdibujado contorno de San Miguel; el viento era lo bastante libre para permitirme navegar en un curso directo. Llegué a la boca del abra a las nueve de la noche. Ya había oscurecido, de modo que me puse a la capa y me preparé para pasar la noche a la deriva.

A medianoche subí a cubierta para echar un vistazo y vi muy cerca una embarcación que se dirigía directamente hacia mí. Corrí abajo para poner en marcha el motor y apartarme de su camino, pero un grito interrumpió mi carrera. ¡Habría reconocido aquella voz en cualquier parte! La luz de un reflector caía sobre mí. Divisé una serie de figuras que corrían por la cubierta de la embarcación. Después oí un grito de advertencia:

—¡Apartad esa maldita luz de sus ojos!

¡Sí, era Rob!

15

ENCUENTRO EN EL MAR

Nos saludamos a gritos, separados por la distancia que mediaba entre ambas embarcaciones. Rob me preguntó si quería seguir adelante o si prefería aguardar hasta la salida del sol. Le respondí que esperaría hasta la mañana y Rob me sugirió que les siguiera hasta aguas más protegidas.

Dos horas más tarde me encontraba abarloada con el arrastrero y recibí un enorme abrazo… algo incómodo, aunque los dos cascos estaban muy próximos; pero igualmente maravilloso. Enseguida se presentó el equipo de filmación de televisión. Rob los había convencido de que aparecería a la hora, aunque no había logrado persuadir a los del *Daily Express*, para quienes estaba programado el encuentro, y que decidieron no acercarse: ¡incrédulos! Teníamos mucho de qué hablar. Rob y yo conversamos desde nuestras respectivas cubiertas hasta el amanecer y no agotamos todas las preguntas que queríamos hacernos mutuamente. En cuanto hubo luz suficiente se hizo la filmación y volví a despedirme de Rob, a regañadientes.

Todavía faltaban 1200 millas para llegar a Dartmouth y cuanto más dilatara la partida más difícil sería recorrerlas: largué las amarras del arrastrero y emprendí la marcha. Me acompañaron hasta mar adentro, donde el viento empezó a arreciar. Se me encogió el corazón cuando vi a Rob saludándome desde la cubierta de su barco, y pensé en las cosas que podían ocurrir entre ese momento y la próxima vez que volviera a verlo. Solo necesitaba un último esfuerzo y la travesía habría concluido. Solo tenía que evitar la colisión con otros barcos y los azares de la navegación, y estaría en casa.

Esto es lo que me dije a mí misma mientras dirigía una última mirada a Rob e iniciaba, con cierta lasitud, el largo recorrido hasta la punta de la isla.

Al caer la noche estaba exhausta. La excitación de ver a Rob y conversar con él durante la noche, seguida por un duro día de navegar de bolina, había dejado sus huellas. Pero tenía que permanecer despierta para vigilar que no se aproximaran los barcos. Rob me había llevado un transmisor portátil, reparado y prestado por Racal: logré llamar al *Daily Express* y transmitirles el momento aproximado de mi llegada. Como observó Rob, tenía que llegar el 8 de junio, aun con mal tiempo, lo que me daba una ventaja de dos días con respecto a Chichester. Rob me informó que había planes para celebrar mi llegada, lo cual me pareció fantástico.

Hubo calma durante tres días y estuve en un tris de retrasar el momento de la llegada, pero finalmente el viento decidió arreciar… ¡Y cómo! El 28 de mayo (Día 262) hice una singladura de 170 sorprendentes millas, una de las mejores de la travesía. El 30 de mayo solo me faltaba cubrir poco más de 600 millas. Ya estaba utilizando la carta que mostraba la zona que va desde Gibraltar hasta el Reino Unido. Los barcos descarriados seguían siendo el único obstáculo —el único peligro que se alzaba entre Inglaterra y yo— y volví a mi vieja rutina de dormir solo media hora seguida cada vez. El contacto por radio con Rob era deficiente, pero logré enterarme de que tendría lugar un encuentro a cien millas de Dartmouth, la noche del 5 de mayo, a 40 millas al sur del
Land’s
End.

1.º de junio (Día 266)

Anoche, mientras estaba en cubierta, pasaron volando dos esponjosas avecillas que hicieron un frenético intento por posarse en cubierta. Primero consideraron que la vela mayor era el mejor lugar, pero no lograron agarrarse a ella. Mi presencia les pareció más estimulante e hicieron varios intentos por aterrizar sobre mí… Una de ellas se aferró por un instante a un pliegue del chaquetón de mi traje de agua.

> Por último, una se posó en un motón de la vela mayor, sobre el palo, y la otra se protegió del viento detrás de una cabria de la genovesa, sobre la bañera. Me dio la impresión de que pensaban quedarse y que mi presencia no las molestaba. Alrededor de medianoche cesó el viento. Tendría que haber soltado el rizo de la mayor, pero en el motón había un pajarillo desesperado por dormir y no podía ser tan despiadada con él. No modifiqué nada hasta las 2,30 de la madrugada, hora en que fue indispensable hacer algo, ya que el Crusader estaba prácticamente inmóvil. Me adelanté y observé el ave a la luz de la linterna. Dormía, suavemente mecida por el ritmo del velero; y cuando toqué sus plumas las sentí frías, pero me alegré al encontrar después la calidez de su cuerpo, Cuando la retiré de su percha lanzó un horrible graznido y empezó a retorcerse, pero se aquietó en cuanto la puse en la taquilla abierta de la popa. Solté el rizo. Después, alumbré la taquilla con la linterna y la encontré profundamente dormida.
>
> Al amanecer, ambos pájaros seguían durmiendo, como desaliñados y minúsculos milanos, con los ojos fuertemente cerrados e ignorantes de la existencia del resto del mundo. A las 7 habían desaparecido.

Me aterraba la idea de que me abordara un barco e hice las guardias lo mejor posible. Pero la falta de sueño me estaba volviendo descuidada y la noche del 1.º de junio me libré por un pelo. Estaba tendida en la litera, escuchando el sonido del viento para decidir si debía arrizar o no, cuando algo me sobresaltó. Me levanté y vi que se acercaba rápidamente un barco, que estaba prácticamente asomado a mi amura de estribor. Afortunadamente no tuve que cambiar de bordada para evitarlo; me bastó con orientar el velero hacia su popa. Me estremeció su proximidad cuando pasó echando vapor. Segundos más tarde el *Crusader* fue golpeado por su aguaje, que lo hizo balancearse violentamente y

provocó la entrada del agua en la cubierta. Con absoluta falta de lógica, el acontecimiento no me perturbó demasiado; consideré que estadísticamente reducía las posibilidades de que volviera a ocurrirme algo semejante. Adjudico mucha importancia a mi peculiar interpretación del cálculo de probabilidades.

2 de junio (Día 267)

Estoy desasosegada. Aunque me encuentro a solo cien millas de Inglaterra no puedo comunicarme con nadie a través de la radio. Portishead apenas me oye y no obtengo respuesta de Radio Land's End. Es decepcionante, porque ahora me siento realmente con ganas de hablar con alguien. Volveré a probar con Portishead más tarde; tal vez me vaya mejor después del anochecer.

Es una suerte que cuente con tres días para llegar al punto de encuentro, porque estoy avanzando a un nudo en la dirección que no corresponde. Hoy he visto una serie de barcos, de modo que esta noche tendré que vigilar muy atentamente. Dirigiré una luz a las velas del Crusader para señalar mi presencia a las demás embarcaciones, ya que mis luces de posición han dejado de funcionar.

Pese a algunas velocidades negativas y un progreso en general mediocre, era obvio que llegaría al punto de encuentro con demasiada anticipación. La noche del 2 de junio estaba a solo cuarenta millas de distancia. Sin embargo, no quería adelantar la hora aproximada de llegada porque temía estropear los elaborados preparativos que realizaban para recibirme. No era justo perturbar la organización en el último momento y me di cuenta de que ya no me corría prisa. La urgencia que había sentido durante toda la travesía se había evaporado súbitamente, dejándome curiosamente

desprovista de sentimientos en este sentido. Además, quería darme tiempo para asimilar el hecho de que lo que había intentado estaba cumplido. A ello se sumó una especie de reticencia a encontrarme entre las multitudes y el alboroto de Dartmouth. Claro que podía entrar sigilosamente, pero esto habría decepcionado a mucha gente y, después de todo lo que por mí habían hecho la familia y los amigos, habría sido una ruindad por mi parte.

La mañana del 3 de junio, mientras me acercaba a la zona del encuentro, pasó por encima de mi cabeza otro enorme avión. Pensé que podía estar tratando de evitar la capa de nubes. Se me ocurrió que era un *DC-8*, pero mi conocimiento de los tipos de aviones es precario, y muy bien pudo haber sido un *Sopwith Camel*. Saludé a los pilotos con la mano, pero supuse que no me verían. Sobrevolaba a poco más de sesenta metros sobre el nivel del mar y me estremeció ver a otra criatura tan cerca.

A pocas millas del punto de encuentro arrié las velas y me puse a palo seco. Tenía que esperar dos días. La visibilidad era escasa, aunque el viento había cesado y estaba en calma. Abrí las escotillas con la esperanza de percibir la proximidad de cualquier barco sin tener que salir constantemente a cubierta. Di unos últimos toques de barniz en la cámara y trabajé unas horas en las piezas de ajedrez. Noté que uno de mis pobres alfiles tenía una hendidura que al parecer se ahondaría; la grieta surgía del mentón, le atravesaba la nariz y descendía hasta la parte de atrás del sombrero. Necesitaba primeros auxilios, obviamente; de modo que le practiqué un orificio en un costado de la cabeza y lo uní con un clavo. Eso lo curó, pero la cabeza del clavo sobresalía como un grano inflamado. Lo devolví a su caja y le prometí una minuciosa cirugía cuando llegáramos a casa. Me pregunté, casi en secreto, si alguna vez tendría tiempo y paciencia para repararlo, e incluso para completar el juego. Después de infinitas horas de trabajo solo había tallado dieciséis piezas; o sea, la mitad del juego completo.

Por la noche me senté ante la mesa de cartas, tomé un Martini dulce y observé cómo se esfumaba la luz del cielo. El *Crusader* se balanceaba suavemente en el oleaje y el silencio solo se veía perturbado por el constante crujido y rechinar de los motones y por los suaves lengüetazos de las olas en el casco. Era extraño permanecer inmóvil después de tanto tiempo, y más extraño aún no

sentirme frustrada por no avanzar. Desde mi asiento de la mesa de cartas eché un afectuoso vistazo a mi alrededor y medité en la fe que había puesto en el vigoroso casco de diez años de edad. Ahora tenía tanta confianza en el *Crusader*, que estaba segura de que sería capaz de llevarme otra vez alrededor del mundo. ¿Podría haber encontrado un velero mejor, más digno de confianza y más capaz? No, lo dudo; aunque lo hubiera buscado durante años.

Volví a pensar en los demás navegantes solitarios y me pregunté por sus diversos motivos e incentivos. ¿Eran los mismos que los míos? ¿Quién podía saberlo? Pero había algo que todos teníamos en común: un buen velero, suficientes conocimientos para evitar problemas y fe. Aquella noche escribí en mi diario:

> Robin Knox-Johnson solo estaba parcialmente acertado cuando dijo que «un hombre tendría que estar inhumanamente confiado y seguro de sí mismo para hacer este tipo de viaje sin fe en Dios». Pero hay otros tipos de fe. La fe es seguridad y yo extraigo la mía de mis antecedentes, de Rob, de mi familia y de mis amigos. Si cuento con ellos nunca estoy sola. Los vea o no, forman parte de mi mente y son para mí una fuente de consuelo y de fortaleza tan infalible como debe ser Dios para un creyente. La fe no significa una expectativa de milagros. En realidad, no creo que nadie que se encuentre en un barco azotado por una tormenta espere que Dios calme las olas. Lo que esa persona podría pedir es ayuda para fortificar su mente y resistir. La fuerza de la fe está en el propio creyente; al margen de cuál sea el fundamento de su fe —y supongo que existe muy poca diferencia entre mi actitud y las de Chay, Chichester, y Knox-Johnson—, convocamos nuestras reservas de fe y de fuerza de voluntad, y abrigamos la esperanza de que nos ayuden a superar el trance difícil. Mientras luché dos horas en lo alto del palo tratando de mover la tuerca atascada, me había dicha a mí misma: «¡Tienes que sacar esa maldita tuerca!». Finalmente,

> empleando una fuerza bruta que ignoraba poseer, logré que la tuerca empezara a ceder. Mis antecedentes me proporcionaron la voluntad de perseverar, y el conocimiento de que solo yo podía liberar esa tuerca me dotó de la fuerza necesaria para hacerlo.

El 4 de junio (Día 269), después de mis observaciones de mediodía, descubrí que había derivado diez millas al este del punto de encuentro. Inicié una lenta marcha atrás para volver hacia allí. Llovía y había espesas nubes negras en el cielo, pero el viento era moderado. Si se mantenía así, me llevaría plácidamente a casa. En el sitio acordado me puse a la capa y preparé una comida.

Ocupé toda la mañana del 5 de junio en mis intentos de comunicarme con <*Radio End*
Land’s
. Pero fue en vano. Finalmente respondió la motonave *Fleur*, cuyo radiotelegrafista se ofreció amablemente a establecer comunicación con la radio en mi nombre. Me informó de que Rob, junto con los periodistas y los fotógrafos, saldría de Penzance a mediodía, en el arrastrero *Pathfinder* y se encontraría en mi zona alrededor de las 6 de la tarde.

Hice más observaciones y me encontré con que ahora había derivado al oeste, por lo que envergué y me orienté hacia una dirección en la que esperaba reunirme con el arrastrero del encuentro.

A las seis de la tarde estaba frenética; no halla un solo barco a la vista, pero tenía la plena certeza de encontrarme en la situación correcta. Mejor dicho, estaba segura de ello hasta que *Radio Land's End* me informó de que la fuerza de recepción de mi radio sonaba como si me encontrara en el Golfo de Vizcaya. Pero precisamente cuando las más horrendas dudas penetraban mi mente, oí que Rob hablaba con *Radio End*
Land’s
. Me llegó su voz angustiada mientras informaba que había un fallo en el motor del arrastrero y que este debía ser remolcado hasta Falmouth. Con la esperanza de que yo le estuviera escuchando, dijo que el encuentro no podría tener lugar aquella noche, pero que

encontraría la manera de reunirse conmigo a la mañana siguiente. Sugirió que, entre tanto, encostara. Pobre Rob, nunca tuvo mucha suerte con los motores.

Bien, eso explicaba por qué no había visto a las gentes que me darían la bienvenida pero no por qué razón no avistaba Inglaterra. Según mis cálculos, se suponía que me encontraba a solo veinte millas de distancia. Me dirigí al sitio donde creía estaba el faro de Lizard Point y trepé al palo con el propósito de verlo aparecer. Lloviznaba, la visibilidad era mala y el horizonte soportaba un montón de negras nubes que llegaban hasta el cielo. Deseé con toda mi alma que se transformara en la amistosa costa verde de Inglaterra, pero huelga decir que se negó a hacerlo. Avancé otras cinco millas y, mientras el crepúsculo modificaba gradualmente los bordes de las nubes, volví a subir al palo y oteé el panorama. Transcurrieron unos minutos, hasta que, de pronto, vi lo que buscaba. Un destello, otro y otro: el faro de Lizard Point. ¡Lo había encontrado! Me sentí tan aliviada y tan exaltada que descendí del palo en un suspiro y bailé en cubierta, mientras gritaba con toda mi voz.

16

FIN DE LA TRAVESÍA

El tráfico marítimo era denso en la ruta que se extendía entre donde me encontraba y Lizard Point. Como no quería permanecer de guardia toda la noche, arrié las velas y me quedé donde estaba. Fatigada, dormí dos horas seguidas. Al despertar me entretuve contando los barcos que pasaban y adivinando qué carga llevaban. Luego, cuando estuve otra vez lo bastante adormilada, abrí las escotillas, me acosté y dormí intermitentemente durante el resto de la noche.

A las 6,30 de la mañana icé el velamen y me dirigí a la costa. El viento era leve y tenía la corriente en contra, por lo que avancé con suma lentitud. A las 10,30, mientras trataba infructuosamente de llamar a Rob, *Radio End*
Land's
me informó de que el dragaminas *Walkerton* se acercaba a mí, con Rob a bordo. No había acabado de dejar el microteléfono sobre la radio cuando ante mis ojos apareció el *Walkerton*, a cincuenta metros de distancia. El teniente Alan Adair —su comandante— se había enterado de la avería del motor del arrastrero e inmediatamente había zarpado de Dartmouth, recogiendo a Rob en el camino. Me cogieron de sorpresa los acordes de «*Tierra de gloria y esperanza*», provenientes de los altavoces del barco y acompañados de gritos y saludos. Rob estaba en el puente, con una expresión tan extraña, que tuve que bajar un instante a sonarme la nariz.

Cuando reaparecí, estaban echando al agua un bote neumático y, minutos más tarde, Rob, los fotógrafos del *Daily Express*, los periodistas y el equipo de la ITN se encontraban a mi lado. Rob me pareció muy cómico con su chaleco salvavidas a medio inflar: los reglamentos marítimos exigen que los pasajeros de balsas

neumáticas usen chalecos salvavidas. Intentamos hablar, pero nuestras palabras fueron ahogadas por el sonido de un helicóptero que daba vueltas por encima de mi cabeza; tenía para mí un paquete que me enviaba la Escuadrilla Aeronaval 771 de Culdrose. El regalo de la escuadrilla consistía en un escudo envuelto en una bolsa para el mareo. ¡Agradecí ambas cosas! Luego el capitán del Walkerton me hizo llegar un presente compuesto por la insignia del buque y una caja con pan fresco y huevos. Fue un gesto hermoso y me deleité con la comida fresca.

Poco después de las 11:30 el arrastrero *Pathfinder* se unió a nosotros, y Rob y los representantes de la Prensa se trasladaron a él. Mientras el *Walkerton* se disponía a alejarse, la tripulación disparó bengalas y el capitán me prometió escoltarme hasta Dartmouth el 8 de junio.

A mediodía la exaltación cedió por un momento. Soplaba un viento leve de proa, de modo que aparejé la ghoster y me dejé llevar lentamente a favor de la marea, hasta más allá de Lizard Point, hacia la bahía de Falmouth, en tanto el Pathfinder cumplía la función de práctico: Rob me hablaba por la VHF, tomando a su cargo la dirección de las operaciones.

Cuando franqueé Lizard Point recibí un mensaje de felicitación de los guardacostas y los torreros del faro. Agradecí sinceramente el gesto y recordé que nunca me había sentido tan feliz en mi vida como cuando vi aparecer el faro de Lizard Point.

Me sentía agradablemente cansada, y muy feliz de navegar a lo largo de la costa. Nada podía andar mal, ahora que Rob vigilaría por mí durante la noche y me advertiría de la presencia de cualquier barco. Dejé de lado todas las preocupaciones. Naturalmente, habría preferido tenerlo a bordo, pero estaba resuelta a cumplir las normas de la navegación en solitario, aunque a estas alturas me parecían un poco tontas. De hecho, no existen reglas fijas ni inflexibles aplicadas a este tipo de travesías en solitario: es normalmente aceptado que cada uno impone su propia disciplina. Pero ser remolcado o permitir la entrada de otros a bordo, por ejemplo, se considera inaceptable para un viaje en solitario. Por supuesto, lo mismo ocurre con los motores, salvo para maniobrar.

A mediodía el *Pathfinder* se encontraba ligeramente a

barlovento del *Crusader* y percibí un tentador aroma de comida que emanaba de su cocina. Alguna de las personas que se encontraban a bordo debió de comprender cuánto me afectaba aquello, ya que el patrón del barco se acercó personalmente en una barca, con un plato que contenía una deliciosa carne asada cocinada por él mismo, según me dijo.

Seguí navegando hasta medianoche. Entonces me puse a la capa, a unas diez millas al sur de Plymouth. Solo faltaban sesenta millas hasta la línea de meta y me quedaba un día y medio para cubrirlas, de modo que con la confianza depositada en mi vigía logré dormir profundamente el resto de la noche.

El *Pathfinder* me abandonó unas horas por la mañana, con el propósito de dejar en Plymouth al equipo de filmación, tiempo que aproveché para limar las piezas de ajedrez y escuchar la emisora de radio local. Cuando regresó icé las velas y pusimos rumbo a la meta. Había mucha niebla y la línea de la costa solo era discernible a una distancia de dos millas. El *Crusader* avanzó majestuosamente a lo largo de la costa y me hizo sentirme profundamente orgullosa. Me senté en el techo de la cámara con el traje de agua y reí al ver que Rob trataba de fotografiar el *Crusader* desde la proa húmeda del arrastrero.

Rob seguía tomando fotografías cuando el patrón le llamó al puente. Desapareció un rato y al volver a emerger me gritó a través del agua:

—¿Quieres inaugurar el barco-teatro de Southampton?

Asombrada, respondí que me encantaría. Rob volvió al puente para transmitirle mi respuesta al organizador. Es extraordinario, pensé; y traté de imaginar cómo sería mi vida a partir de este momento. ¿Qué sentiría al estar otra vez rodeada de gente? ¿Me aficionaría a dar charlas y explicar por qué había hecho aquel viaje? Entonces, un pensamiento llegó en mi auxilio, algo que había elaborado por mí misma mucho tiempo atrás con el propósito de superar la timidez y el miedo a hablar con la gente, tanto a solas como en grupos. Me había convencido a mí misma de que no había ninguna diferencia entre ser observada por cien personas que por una sola, ya que cada una tenía un solo par de ojos y un solo par de oídos, y era un ser humano como yo. Cada una de ellas estaba tan sola como yo.

Nada había cambiado. Rob estaba al otro lado del agua, con su aspecto y sus actitudes de siempre. Aunque nunca había abrigado ninguna duda, me pareció maravilloso poder reanudar nuestra vieja relación, sin extrañeza ni timidez entre nosotros.

Aquella noche fondeamos bajo las colinas de Devon, unas millas al sudoeste de Dartmouth. La mañana era calma y clara cuando icé el velamen por última vez y me orienté hacia Dartmouth. Observé que se aproximaba una barca y cuando estuvo más cerca vi un rostro conocido que me saludaba desde la proa. ¡Alexandra! Había ido a recibirme con una multitud de amigos: todos reímos y gritamos para saludarnos. Súbitamente se me ocurrió que era importante tener un aspecto presentable, por lo que bajé a lavarme la cabeza. Cuando volví a cubierta con el pelo chorreante vi que se aproximaba otra media docena de lanchas. Rob gritó para indicarme que en la bocana debíamos cambiar de amura. Eran las 8 de la mañana y a las 9:15 debía cruzar la meta. Soplaba un viento leve y aún debíamos recorrer siete millas: me angustié al pensar si lo lograría o no. Cada vez aparecían más botes por el río. Los contemplé sorprendida, mientras intentaba desesperadamente que se me secara el pelo bajo el débil sol. Media hora más tarde me encontré totalmente rodeada de barcas.

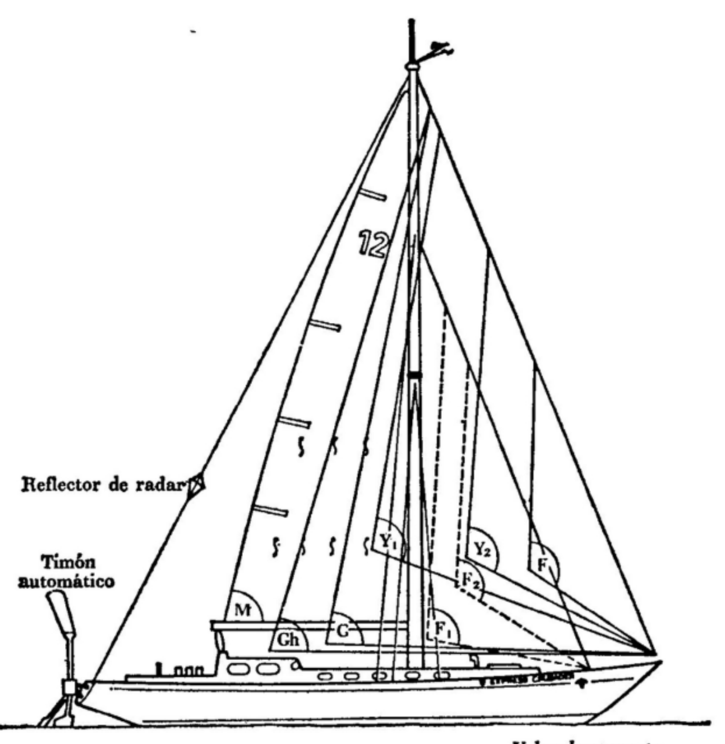
Por último apareció el *Walkerton*, que me escoltó hacia la desembocadura del río. Llegué a marearme de tanto mover la cabeza en todas direcciones. Saludaba con la mano a todos los ocupantes de los botes que me rodeaban, pero en realidad no veía sus caras. Una de las barcas se acercó más que las demás y saludé a sus ocupantes sin reconocerles. Repentinamente oí algo que sonó como un grito de agonía y la incredulidad me paralizó. ¡Era la voz de mi madre! Entonces vi que también iba a bordo mi padre, junto con Juliet y Heini. Reímos y nos gritamos, pero era imposible oír nuestras voces entre el ruido de las sirenas y los silbatos de los barcos. Rob me hizo señales para que alterara otra vez el rumbo a causa de la marea, y por un breve instante me concentré en el curso que se suponía debía seguir. Estábamos muy cerca de la bocana y un helicóptero que sobrevolaba se sumó al estrépito general. Rob me gritó que me aproximaba a la meta, pero lo único que vi fue un mar de botes y de brazos que me saludaban. Volví a mirar a mi

alrededor en busca de Rob y lo vi con el brazo en alto, señalando en la dirección del cañón de la meta. Imprevistamente, escuché un cañonazo, me dio un vuelco en el corazón y grité un exaltado «hurra», que se reprodujo un centenar de veces con los saludos y las sirenas de los botes que me rodeaban. De algún modo logré oír por encima de la barahúnda la voz de Rob:

—¡Arría las velas!

Corrí con paso inestable para soltar las drizas de la mayor y el foque, y dejé caer las velas en cubierta. Cerré los ojos un instante y luego me volví. Pocos segundos después me rodearon los brazos de Rob.

Al iniciar este viaje corría el riesgo de perder una vida que se había vuelto satisfactoria, pero al acabar de realizarlo experimentaba una segunda vida, una vida tan distinta y completa que parecía tener muy poca relación con la que llevaba antes. Creo que soy la misma persona, pero ahora sé que el cúmulo de horas y días de esta travesía han enriquecido infinitamente mi vida.

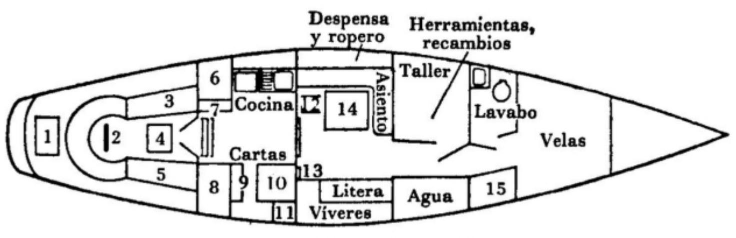


Velas utilizadas:

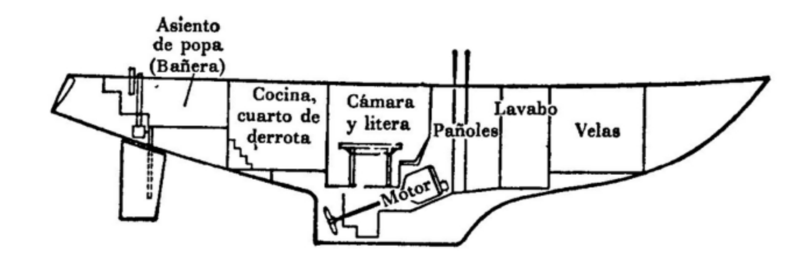
M— Mayor
Ch— Ghoster
C— Genovesa
Y_1—Yanki nº 1
Y_2— Yanki nº 2
F— Foque de capa
F_1— Foque nº 1
F_2— Foque nº 2

Velas de repuesto no utilizadas:

Dos genovesas especiales
Dos velas mayores



1 Depósito de combustible
2 Timón
3 Pañol de defensas
4 Balsa de salvamento
5 Pañol de cabos
6 Diesel extra
7 Equipos para abandonar el barco
8 Bengalas y sextante
9 Mi asiento
10 Mesa de cartas
11 Radioteléfono
12 Bomba de pañol
13 Calentador
14 Mesa
15 Velas mayores de repuesto



Eslora total: 16 metros
Manga: 4 metros
Calado: 2,30 metros

Eslora de la línea de flotación: 12 metros
Desplazamiento: 15 toneladas
Superficie de velamen: 140 m²

Diseñador: E.G. VAN de STADT

Constructores: Tyler Boat Co. and Southern Ocean Shipyard (1968)

VOCABULARIO

- **Acollador:**
  Cabo delgado que puede pasar por los ojos de los motones y de las vigotas y del que se hala para tesar los obenques y otras jarcias.
- **Aferrar:**
  Plegar las velas asegurándolas sobre sus vergas o cabos.
- **Aguaje:**
  Estela que deja el barco por la popa. También se denomina así a algunas impetuosas corrientes marinas que se producen, periódica o accidentalmente, en ciertos parajes.
- **Aleta:**
  Parte de los costados del buque donde este se curva para formar la popa.
- **Amplitud:**
  Cada uno de los dos arcos de horizonte comprendidos entre el punto en que un astro aparece (amplitud de orto) o se oculta (amplitud de ocaso) y la dirección del E y el O geográficos. Para determinar el error del compás, se hace una marcación de la amplitud con ayuda de unas tablas especiales.
- **Amura:**
  Parte de los costados del buque donde este se estrecha para formar la proa. También: cabo que tiene la vela y que sirve para llevarla a proa y afirmarla.
- **Amurada:**
  Cada uno de los costados del buque por la parte interior.
- **Amurar:**
  Sujetar con la amura (cabo) los puños de las velas.
- **Andarivel:**
  Cuerda colocada, a manera de pasamanos, en diferentes sitios del buque.
- **Aparejo:**

Arboladura, velamen y jarcias de las embarcaciones a vela.

- **Arboladura:**
  Conjunto de palos, vergas, botavaras, etc., de una embarcación.
- **Arfada:**
  Movimiento que hace la embarcación de proa a popa. También se denomina «cabeceo».
- **Arriar:**
  Bajar una vela o una bandera que estaba izada.
- **Arrizar o rizar:**
  Tomar los rizos de las velas para reducir su volumen.
- **Balón o spinnaker:**
  Gran foque de brillantes colores que generalmente se utiliza con vientos flojos, y solo cuando se corre a favor del viento.
- **Bandazo:**
  Tumbo violento que da la embarcación hacia cualquiera de sus dos costados. Es producido por un golpe de mar.
- **Bañera:**
  Espacio abierto en la popa de la cubierta, en el que se instala el tripulante.
- **Bao:**
  Elemento transversal de la estructura del buque. Los baos son maderos o vigas de hierro que se colocan atravesados de babor a estribor y sirven para sostener la cubierta y asegurar los dos costados de la nave.
- **Barloventear:**
  Avanzar contra el viento navegando de bolina.
- **Barlovento:**
  Parte de donde viene el viento.
- **Bitácora:**
  Especie de armario o caja cilíndrica en el que se coloca la brújula y que también contiene los condensadores.
- **Bolina:**
  Cabo que sirve para halar hacia proa la relinga de barlovento de una vela para que esta reciba mejor el viento.

- **Bolina, Navegar o ir de:**
  Navegar de modo que la dirección de la quilla forme con la dirección del viento el ángulo menor posible. También se llama «bolinear».
- **Botavara:**
  Especie de verga que sale horizontalmente de la parte inferior del palo y sirve para cazar la vela mayor o la vela cangreja. Se orienta mediante la escota.
- **Cabeceo:**
  Véase «Arfada».
- **Cabo:**
  Cualquiera de las cuerdas o cables que se emplean a bordo.
- **Cabrestante:**
  Torno de tambor vertical, accionado a brazo o eléctricamente, en el que se arrolla un cable o maroma para halar o tirar.
- **Cabrillas:**
  Olas encrestadas por espuma blanca que se forman en el mar cuando empieza a soplar el viento frescachón.
- **Cadenote o vigota**
  Especie de motón metálico o de madera, sin roldana, por donde pasan los acolladores.
- **Calabrote:**
  Cabo grueso hecho de nueve cordones.
- **Capa, Estar o ponerse a la:**
  Disponer las velas de la embarcación de modo que ande poco o nada cuando el estado del mar no le permite proseguir su ruta y para evitar embates peligrosos.
- **Carel:**
  Listón que cubre la parte superior de la borda.
- **Cargar:**
  Cerrar o recoger los paños de las velas.
- **Cazar:**
  Tesar la escota hasta que el puño de la vela quede lo más cerca posible de la borda.
- **Ceñir:**

Ir contra el viento con el menor ángulo para que le sea posible ganar barlovento. Es sinónimo de «navegar de bolina».

- **Codaste:**
  Madero o perfil metálico colocado verticalmente sobre el extremo de popa de la quilla.
- **Compás:**
  Sinónimo de «brújula».
- **Cornamusa:**
  Pieza de metal o madera, encorvada en las puntas y fija por el centro, que sirve para amarrar los cabos.
- **Corredera:**
  Instrumento que sirve para medir la velocidad aparente del barco. La *corredera de barquilla* se compone de una *guindola*, tablilla triangular lastrada y unida a un cordel que se larga por la popa. La resistencia de esta tablilla al avance en el agua hace que se desenrolle el cordel, que va arrollado a un carrete. El cordel lleva una serie de divisiones marcadas con nudos. Cada *nudo* supone una milla por hora. La *corredera mecánica*, lleva, en lugar de guindola o barquilla, una hélice, cuyo número de revoluciones es indicado por un contador instalado a bordo. Hoy se emplean *correderas automáticas* que dan, no ya la velocidad en un momento dado, sino la distancia recorrida durante cualquier lapso de tiempo.
- **Costa de sotavento:**
  Costa hacia la cual sopla el viento. Cuando soplan vientos fuertes, es peligrosa para un velero, que puede encallar en ella.
- **Cuaderna:**
  Cada uno de los elementos transversales cuyo conjunto forma el costillaje de la embarcación.
- **Cuaderno de bitácora:**
  Libro en que el navegante anota las observaciones meteorológicas, los datos sobre la velocidad de la marcha, las maniobras y los acontecimientos importantes que ocurren

durante la navegación.

- **Cuadra:**
  Anchura del buque en la cuarta parte de su longitud, contada esta desde proa o desde popa.
- **Cuartel:**
  Armazón de tablas o de chapa con el que se cierran las escotillas.
- **Chicote**
  Extremo de un cabo o de una cadena.
- **Chigre:**
  Maquinilla parecida al cabrestante, pero cuyo tambor gira horizontalmente.
- **Dar de quilla:**
  Véase «Tumbar».
- **Derrota:**
  Rumbo que llevan las embarcaciones.
- **Desguindar:**
  Bajar lo que está guindado.
- **Driza:**
  Cabo que sirve para izar o arriar las vergas, poner las velas al viento y también para otros usos.
- **Drizar:**
  Arriar o izar las vergas.
- **Embate:**
  Golpe impetuoso del mar.
- **Empopar:**
  Calar mucho de popa un barco.
- **Envergar:**
  Sujetar las velas a las vergas.
- **Escobén:**
  Abertura, a veces reforzada con collarín metálico, que se abre en la borda del barco para dar paso a estachas, cadenas y cabos.
- **Escorar:**

Inclinarse el barco hacia un costado.

- **Escota:**
Cabo que sirve para cazar las velas; es decir, para templarlas y tensarlas de manera que reciban bien el viento.
- **Escotilla:**
Cada una de las aberturas que hay en la cubierta.
- **Eslinga:**
Trozo de cabo grueso, provisto de gazas, que sirve para enganchar y elevar fardos mediante poleas o grúas.
- **Eslora:**
Longitud del buque medida por el interior de la cubierta entre la proa y la popa. La *eslora de flotación* se mide en la línea de flotación, entre el codaste y la roda.
- **Espía:**
Calabrote con un ancla o lastrado que cuando se hala de él, sirve para hacer caminar el barco en dirección al mismo.
- **Estacha:**
Cabo grueso y fuerte que se da desde un buque a otro fondeado o a cualquier objeto fijo.
- **Estay**
Cabo que sujeta la cabeza de un palo al pie de otro palo, o bien a la proa o a la popa. Cada estay toma el nombre del palo que afianza: estay de trinquete, estay de mayor etc.
- **Estiba:**
Colocación conveniente de la carga y los objetos pesados que lleva el barco.
- **Estima:**
Cálculo de la situación aproximada en que se encuentra un barco, hecho sin observaciones astronómicas y deducido de los rumbos seguidos y las distancias navegadas.
- **Flotación, Línea de:**
Intersección de la superficie del agua con el costado del buque.
- **Fofoque:**
Véase «Foque».

- **Foque:**
  Vela triangular que se amura en proa y se caza a una u otra banda por medio de una escota.
- **Garete, Ir al:**
  Dícese de la embarcación sin gobierno que es llevada por el viento o por la corriente.
- **Gavia:**
  Las gavias son las principales velas de un buque de cruz y de más frecuente uso por ser las más ventajosamente colocadas para recibir el viento y dar impulso a su masa.
- **Gaza:**
  Especie de lazo, asa u ojal que se forma en el extremo de un cabo doblándolo y uniéndolo con costura o ligada.
- **Ghoster:**
  Vela de mayor tamaño que la Genovesa o Génova, adrizada por delante del palo hacia proa.
- **Gobernalle:**
  Sinónimo de «timón».
- **Grátil:**
  Orilla superior de la vela, por donde esta se une al palo. También: parte central de la verga en la cual se afirma un cabo para envergar la vela.
- **Grillete:**
  Arco semicircular de hierro, con los extremos unidos por un perno. Tiene muchos usos a bordo: por ejemplo, unir el puño de una vela a su driza.
- **Gualdrapeo:**
  Acción y efecto de golpear las velas de un barco contra los palos y las jarcias.
- **Guindar:**
  Subir y colocar en alto alguna cosa.
- **Guindola:**
  Barquilla de la corredera. También: andamio volante de tres tablas que se usa para trabajar en la arboladura, etc.
- **Halar:**

Tirar hacia sí de una cosa, especialmente de un cabo, de una lona, etc.

- **Imbornal:**
  Cada uno de los agujeros abiertos en los trancaniles de la embarcación para dar salida al agua embarcada en un golpe de mar.
- **Izar**
  Hacer subir alguna cosa tirando de la cuerda en que está amarrada.
- **Jarcia**
  Conjunto de todos los cabos y aparejos de un barco. Se llama *jarcia muerta* o *jarcia firme a* la formada por los cabos y alambres fijos usados para sujetar obenques, estays, etc.; *y jarcia de labor, a* la movible que forma los aparejos.
- **Largar:**
  Desplegar o soltar una cosa.
- **Loxodromia:**
  Línea imaginaria que corta los meridianos terrestres y forma con ellos un ángulo constante. En las cartas marinas está representada por una recta que corta los meridianos bajo un ángulo constante, que es el de la derrota del buque. La derrota loxodrómica no es el camino más corto entre dos puntos, pero es la más fácil de seguir puesto que permite navegar con rumbo constante.
- **Mamparo:**
  Tabique de tablas o de planchas metálicas en el interior del barco.
- **Marcación:**
  Ángulo que forma el rumbo del barco con la visual dirigida a un punto fijo situado en tierra o con la vertical de un astro. Cuando se navega en las proximidades de la costa y a su vista, las marcaciones se utilizan para obtener la precisa situación del buque.
- **Maretazo:**
  Golpe de mar.

- **Maroma:**
  Cuerda gruesa de cáñamo o esparto.
- **Molinete:**
  Especie de torno o cabrestante dispuesto horizontalmente. Se emplea para levar las anclas y para virar cadenas y cabos.
- **Motón:**
  Polea de madera o metal donde pasan los cabos. Puede tener distintos tamaños y formas.
- **Nudo:**
  Unidad de velocidad utilizada en navegación. Equivale a una milla marina por hora
  (1,852 km/h).
  Véase «Corredera».
- **Ollao:**
  Cada uno de los ojales que se abren en las velas.
- **Orzar:**
  Inclinar la proa hacia la parte de donde viene el viento. Su objeto es disminuir el ángulo que forma la quilla con la dirección del viento.
- **Osta**
  Cabo o aparejo que mantiene firme un pico cangrejo o la botavara (osta de botavara).
- **Pantoque:**
  Parte exterior del casco de un barco, generalmente curvada y comprendida entre la quilla y los costados verticales.
- **Pañol:**
  Compartimiento del barco en donde se guardan víveres, pertrechos, etc.
- **Patarráez:**
  Cabo que refuerza los obenques en mal tiempo.
- **Pujamen:**
  Orilla o borde inferior de una vela.
- **Puño:**
  Cada uno de los ángulos o picos de una vela. Se llama *puño de driza* al vértice de la vela donde se engancha la driza que

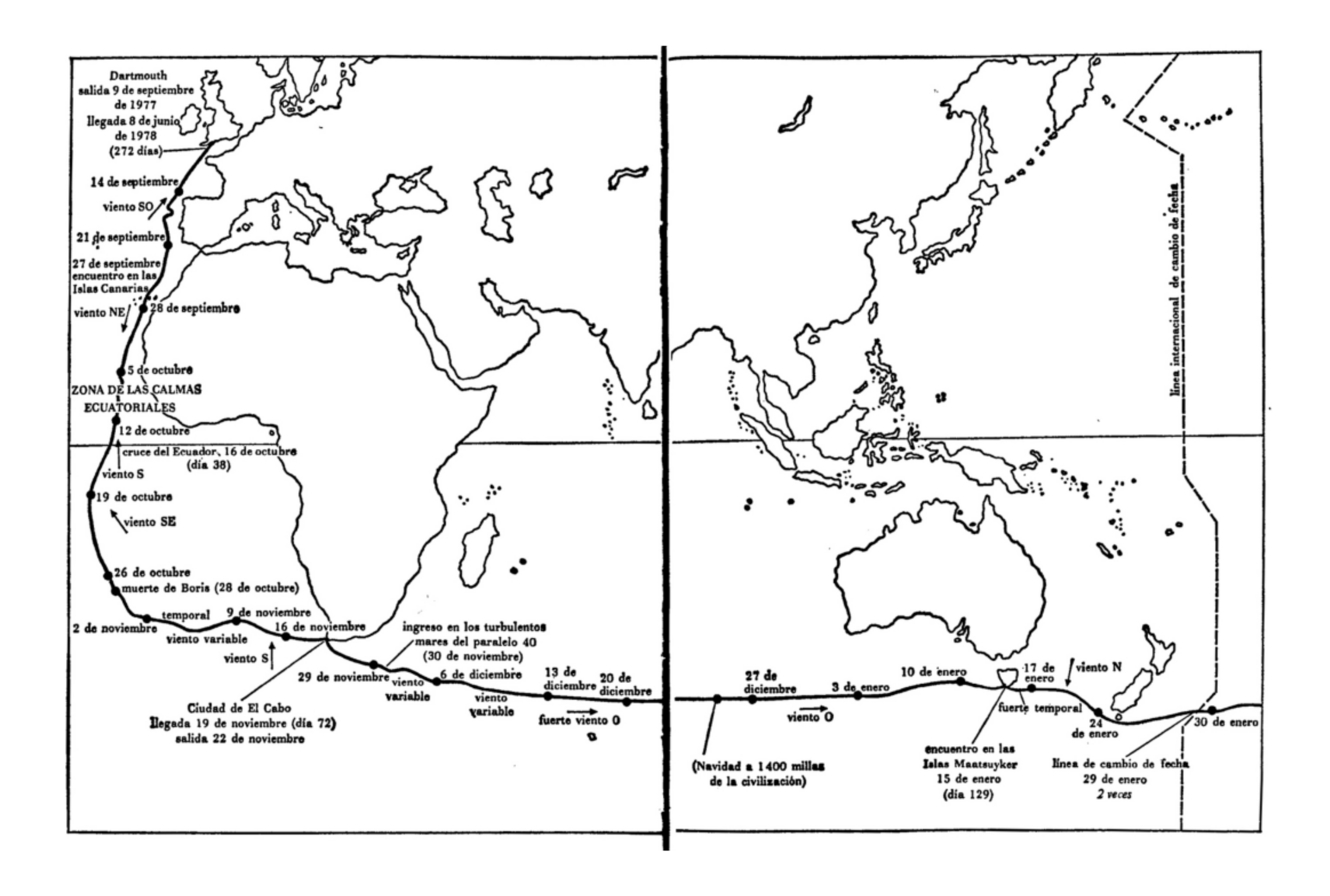
sirve para izarla. *Puño de escota* es aquel al que se sujeta la escota que sirve para cazar la vela.

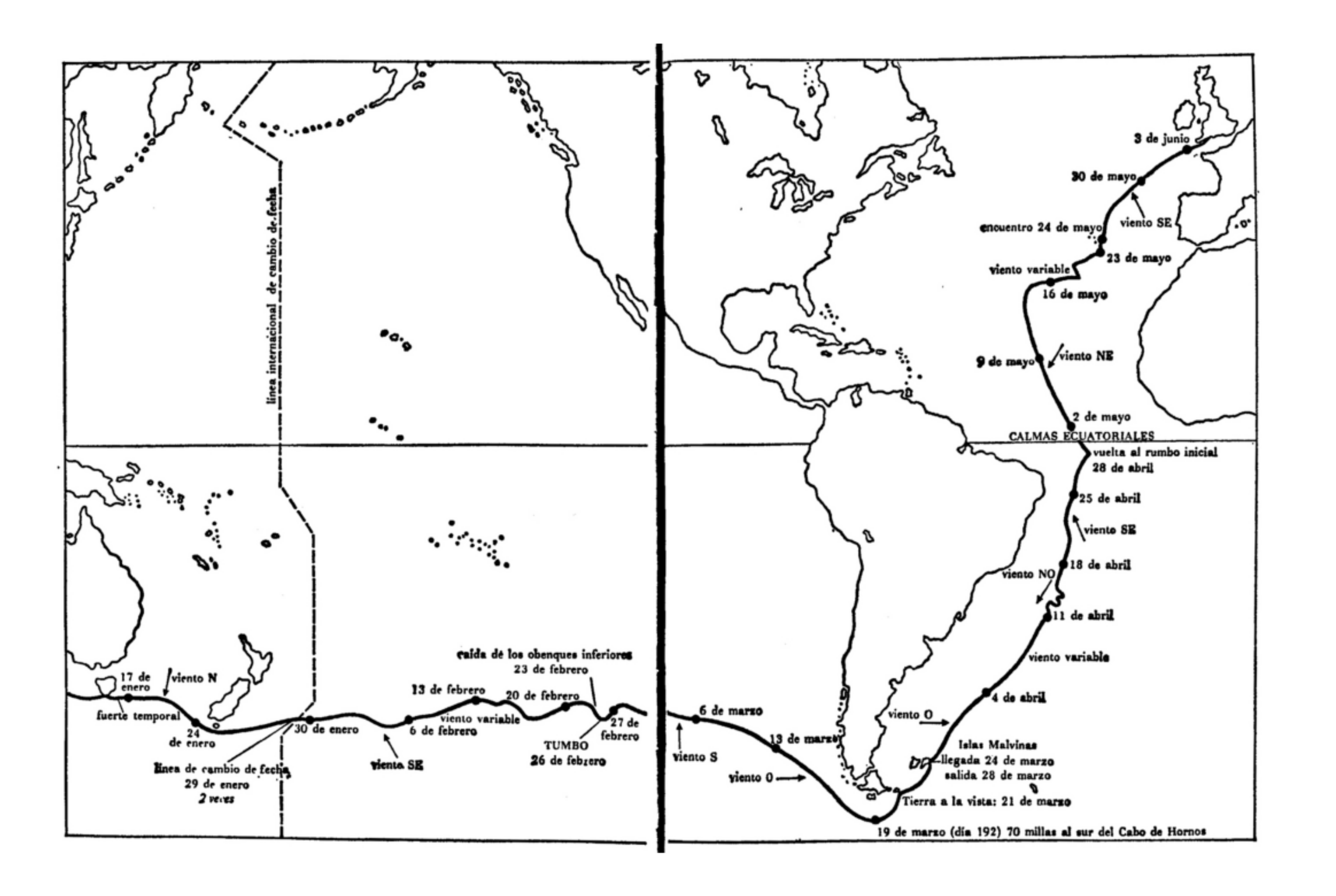
- **Relinga:**
  Cabo que se cose en los bordes de las velas para reforzarlas e impedir que se desgarren.
- **Rizo:**
  Cada uno de los cabos delgados que, pasando por los ollaos de las velas, disminuyen la superficie de estas y sirven para aferrarlas o envergarlas.
- **Roda:**
  Pieza metálica o de madera que limita al buque por la proa y forma el ángulo de esta.
- **Sailomat:**
  Piloto o pala automática; dispositivo que permite introducirle un rumbo determinado y facilita que el barco lo siga sin intervención del nadie.
- **Separadores:**
  Brazos que sobresalen del palo, casi siempre en la mitad de su altura, y por los que pasan los obenques. Sirven para tesar estos adicionalmente.
- **Servopala:**
  Por costumbre se ha llamado así a la rueda de gobierno.
- **Singladura:**
  Distancia recorrida por un barco en veinticuatro horas. También: tiempo de navegación de veinticuatro horas que se cuenta a partir del mediodía.
- **Sollado:**
  Parte inferior del interior del barco.
- **Sotavento:**
  Parte opuesta a barlovento.
- **Spinnaker:**
  Véase «Balón».
- **Tesar:**
  Poner tirante o en tensión un cabo o una vela. Extender, estirar.

- **Trancanil:**
  Serie de maderos tendidos desde la proa hasta la popa para ligar los baos a las cuadernas y al forre exterior. También se denomina así la fila de planchas colocadas junto al costado del buque y remachadas sobre los extremos de los baos.
- **Través:**
  Dirección perpendicular a la de la quilla.
- **Trinca:**
  Cabo que sirve para sujetar o asegurar fuertemente alguna cosa.
- **Tumbar o dar de quilla:**
  Inclinarse una embarcación hacia un lado hasta descubrir la quilla.
- **Tumbo:**
  Acción y efecto de tumbar.
- **Velamen:**
  Conjunto de velas de una embarcación.
- **Verga:**
  Percha a la cual se asegura el grátil de una vela.
- **Vigota:**
  Véase «Cadenote».
- **Virar:**
  Cambiar de rumbo o de bordada.
- **Virar de bordo:**
  Pasar de una amura a otra, para recibir el viento por el otro costado.
- **Virar por avante:**
  Virar de bordo efectuando el giro de modo que la proa pase por frente a la dirección del viento.
- **Virar por redondo:**
  Hacer girar la proa hacia sotavento, haciendo así que la popa pase por frente a la dirección del viento.
- **Voltejear:**
  Navegar de bolina (también navegar ciñendo o navegar en ceñida).

- **Yanki:**
  Vela de tamaño mayor que el foque y menor que la genovesa, adrizada por delante del palo y hacia proa.

Imágenes

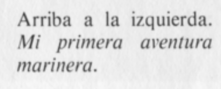

Dartmouth
salida 9 de septiembre
de 1977
llegada 8 de junio
de 1978
(272 días)
14 de septiembre
viento SO
21 de septiembre
27 de septiembre
encuentro en las
Islas Canarias
viento NE
28 de septiembre
5 de octubre
ZONA DE LAS CALMAS
ECUATORIALES
12 de octubre
cruce del Ecuador, 16 de octubre
(día 38)
viento S
19 de octubre
viento SE
26 de octubre
muerte de Boris (28 de octubre)
temporal
2 de noviembre
9 de noviembre
viento variable
16 de noviembre
viento S
Ciudad de El Cabo
llegada 19 de noviembre (día 72)
salida 22 de noviembre
29 de noviembre
ingreso en los turbulentos
mares del paralelo 40
(30 de noviembre)
viento
variable
6 de diciembre
viento
variable
13 de
diciembre
20 de
diciembre
fuerte viento O
27 de
diciembre
(Navidad a 1400 millas
de la civilización)
viento O
3 de enero
10 de enero
encuentro en las
Islas Maatsuyker
15 de enero
(día 129)
17 de
enero
fuerte temporal
viento N
24
de enero
línea de cambio de fecha
29 de enero
2 veces
30 de enero
línea internacional de cambio de fecha



línea internacional de cambio de fecha
17 de enero
viento N
fuerte temporal
24 de enero
línea de cambio de fecha
29 de enero
2 veces
30 de enero
viento SE
6 de febrero
13 de febrero
viento variable
20 de febrero
caída de los obenques inferiores
23 de febrero
TUMBO
26 de febrero
27 de febrero
6 de marzo
viento S
13 de marzo
viento O
19 de marzo (día 192) 70 millas al sur del Cabo de Hornos
Tierra a la vista: 21 de marzo
Islas Malvinas
llegada 24 de marzo
salida 28 de marzo
viento O
4 de abril
viento variable
11 de abril
viento NO
18 de abril
viento SE
25 de abril
vuelta al rumbo inicial
28 de abril
CALMAS ECUATORIALES
2 de mayo
9 de mayo
viento NE
16 de mayo
viento variable
23 de mayo
encuentro 24 de mayo
viento SE
30 de mayo
3 de junio







Arriba a la izquierda. *Mi primera aventura marinera.*

Arriba a la derecha: *Vestida para una cacería, hace catorce años.*



Dieciséis años y ya trabajaba.



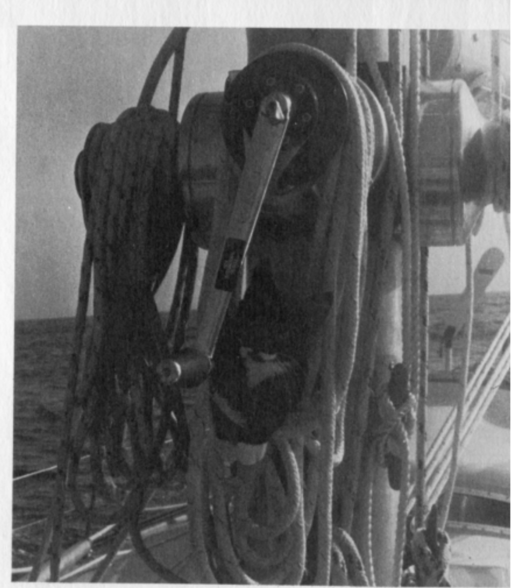
Sólo una parte de los alimentos necesarios para una persona durante un año.



El esfuerzo de los preparativos del último momento se refleja en nuestros rostros.



Preparando velas poco antes de la partida.



Boris se ofrece para trabajar

De pie para hacer la observación de mediodía.

La manipulación del velamen no es ningún problema con buen tiempo.





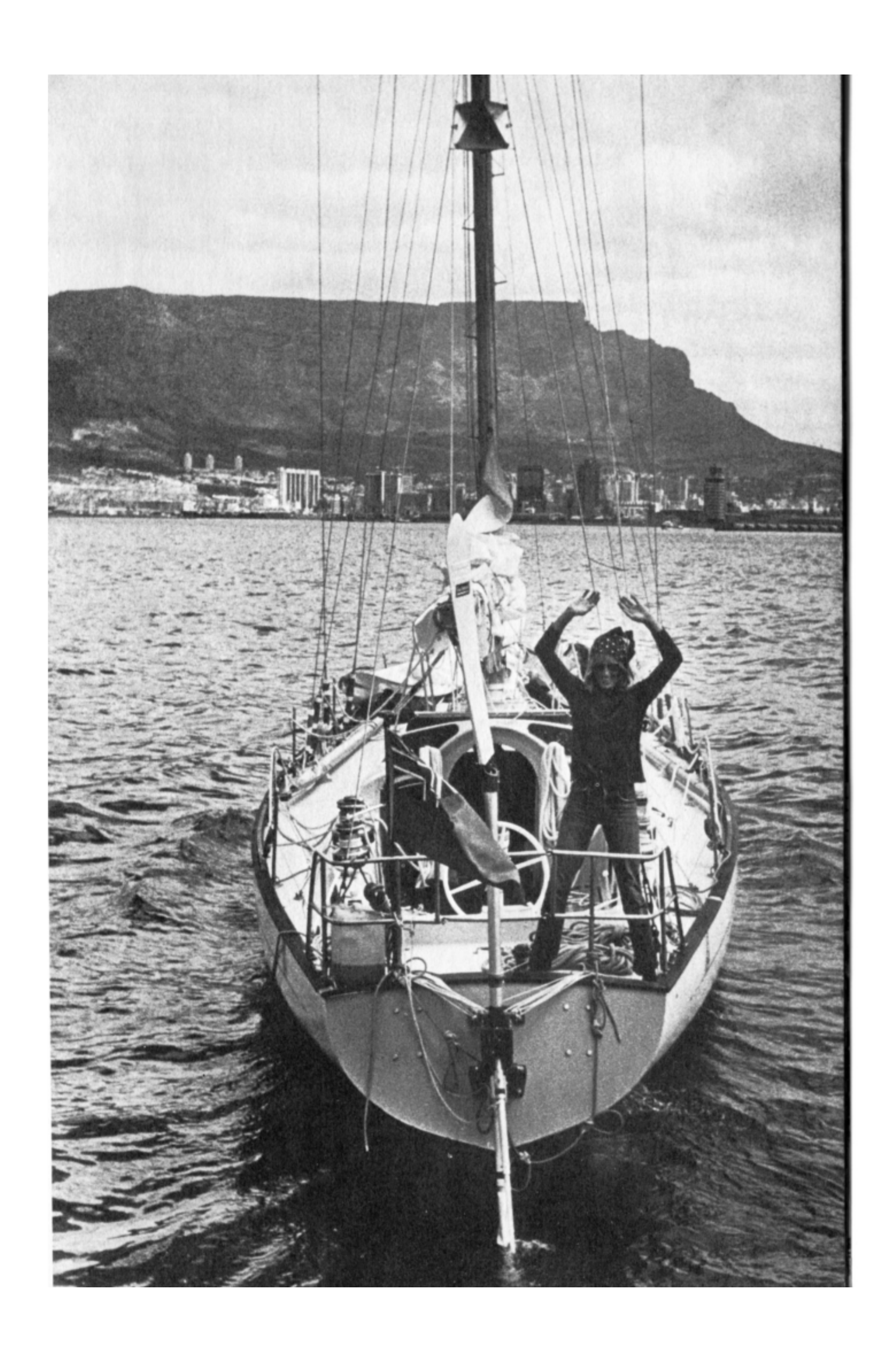
En la tranquilidad de la zona de las Calmas Ecuatoriales, Boris y yo tomamos el sol en cubierta.



En página siguiente: Izquierda. *Momento de izar la guaira n.º 2 al dejar las Islas Canarias.*

Derecha. *Después de ocho semanas sin ver tierra, la Table Mountain de Ciudad del Cabo fue una aparición que jamás olvidaré.*







Amigos de Ciudad del Cabo se aseguran de que no padeceré sed ni careceré del coraje holandés.



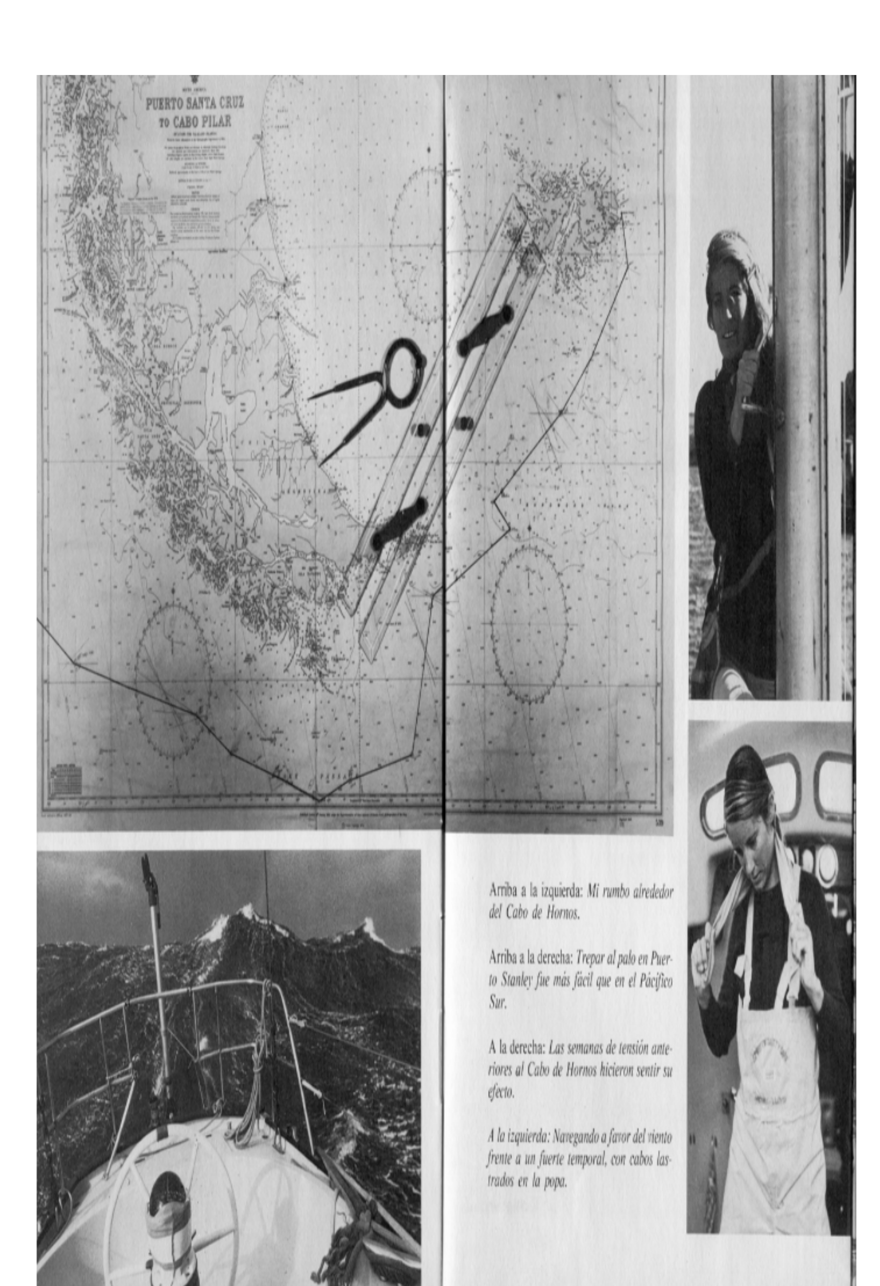
Montando otra vez el Sailomat (el éxito de la travesía dependió en gran medida del timón automático Sailomat, que cumplió una función impagable.)

En posición de encuentro, a la altura de Tasmania, antes de ser guiada a un lugar más protegido.



Momento en que me entregan los recambios en el encuentro de Tasmania.





Arriba a la izquierda: *Mi rumbo alrededor del Cabo de Hornos.*

Arriba a la derecha: *Trepar al palo en Puerto Stanley fue más fácil que en el Pacífico Sur.*

A la derecha: *Las semanas de tensión anteriores al Cabo de Hornos hicieron sentir su efecto.*

A la izquierda: Navegando a favor del viento frente a un fuerte temporal, con cabos lastrados en la popa.



A la izquierda: *Navegando hacia el norte en el Atlántico Sur.*

Abajo y a la derecha: *El* Crusader *avanza como un rayo sin intervención del timón automático.*







Las piezas de ajedrez que tallé con cortaplumas y destornillador.



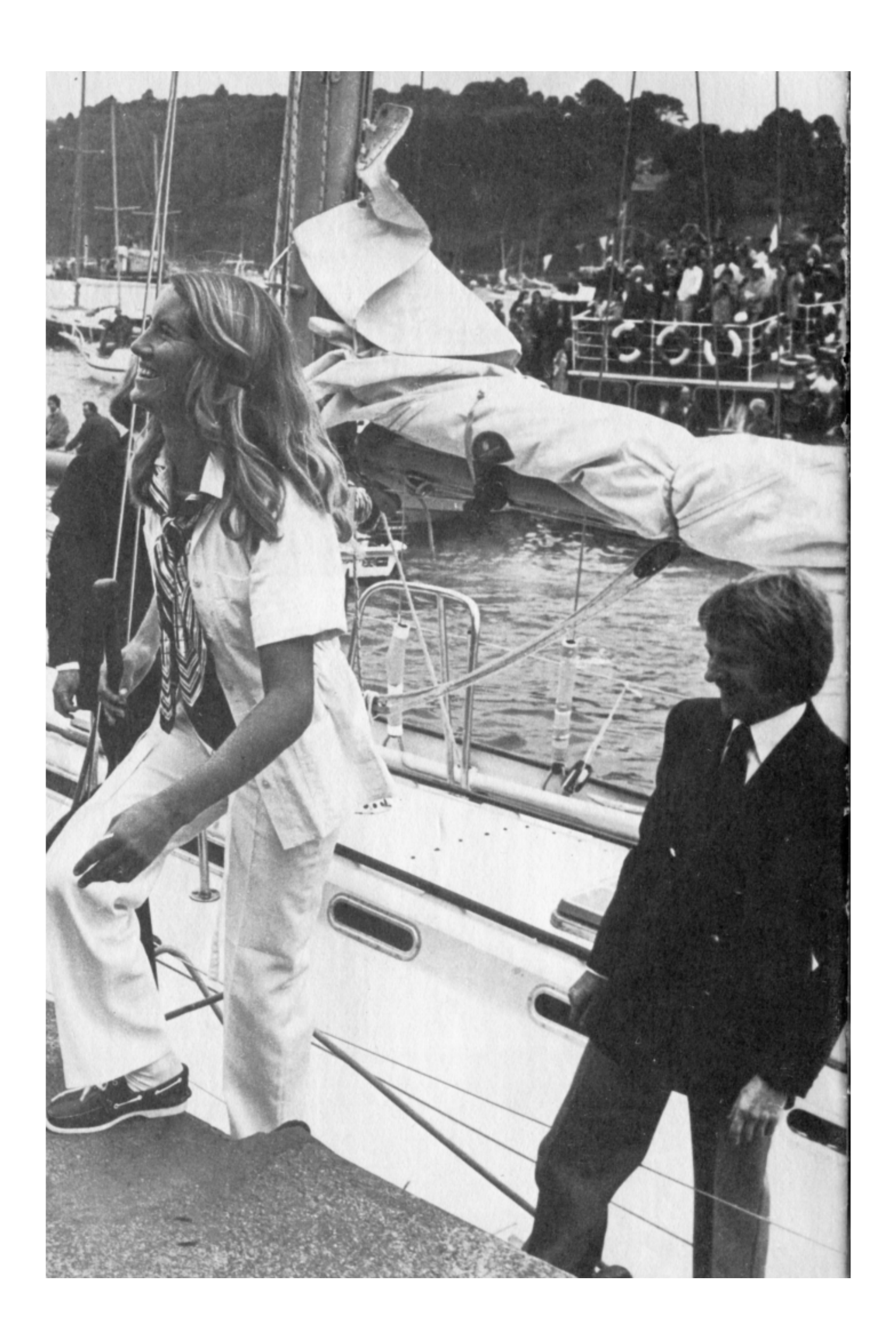
¡Me parece que no te has peinado desde que me fui!



A la derecha: *El dragaminas* Walkerton *me envió algo de comida fresca para los últimos días.*

Abajo: *¡El cañonazo de la meta!*

En página siguiente: *Primer pie en tierra... ¡y sin vacilar!*





NAOMÍ CHRISTINE JAMES (Nueva Zelanda, 1949). Exploradora, navegante y regatista neozelandesa conocida por ser la primera mujer en dar la vuelta al globo navegando a vela a través de Cabo de Hornos y ser la segunda mujer en dar la vuelta al globo navegando a solas, tras la polaca Krystyna Chojnowska-Liskiewicz que lo hizo a través del Canal de Panamá.

Partió de Dartmouth, Devon (Inglaterra) el 9 de septiembre de 1977 y finalizó su viaje 272 días después el 8 de junio de 1978, superando en dos días el tiempo del navegante solitario Francis Chichester.

Naomí James publicó el libro *A solas con el Mar* (*At one with the Sea: Alone Around the World*) sobre la base de sus anotaciones de cuaderno de bitácora y vivencias. Su lectura cautivó a varias generaciones de navegantes a vela tanto en España como en el resto del mundo.

Por su hazaña récord, fue nombrada Dama Capitana del Imperio Británico en enero de 1979.

Notas

[1] Barloventear: Ganar distancia contra el viento, navegando de bolina. Fuente: Diccionario de la lengua española. Fuente: RAE 2023. *(N. del E. D.)*. <<

[2] Trasluchar o hacer trasluchada: es una maniobra de navegación mediante la cual un velero que llega a favor del viento gira su popa a través del viento, que luego ejerce su fuerza desde el lado opuesto de la embarcación. Fuente: Wikipedia 2024. *(N. del E. D.)*. < <

[3]

Una galerna es un temporal súbito y violento con fuertes ráfagas de viento del oeste al noroeste que suele azotar algunas zonas del mar Cantábrico y el golfo de Vizcaya, por lo general entre la primavera y el otoño. Afecta especialmente a la zona del Cantábrico central y oriental, es decir, a la costa oriental de Asturias, Cantabria y a las provincias vascas de Vizcaya y Guipúzcoa. Su nombre procede del francés *galerne* y este del bretón *gwalarn*, palabra que designa este viento del noroeste.

Aparecen en días calurosos y apacibles en los que la llegada de un frente frío viene acompañado de un cambio brusco en la dirección e intensidad del viento, que puede llegar a superar los
100 km/h.
El cielo se oscurece y se produce un fuerte descenso de temperatura, de hasta 12 °C en 20 minutos, un aumento de la presión atmosférica y de la humedad relativa, que roza el 100 %. La mar puede llegar a ser de gruesa a montañosa y a todo ello se añaden unas cortas pero intensas lluvias (aunque no necesariamente). Fuente: Wikipedia *(N. del E. D.)*. < <

[4] La cabuyería es el arte de hacer nudos, los cuales son necesarios en muchas actividades profesionales (militares, investigadores, ingenieros) y deportivas actuales (vela, escalada, espeleología, pesca, acampada, supervivencia, etc…).*(N. del E. D.)*. < <

[5] Conjunto o compuesto de tablas con que se hacen las cubiertas de las embarcaciones y se cubre su costado y demás obras que llevan forro.*(N. del E. D.)*. < <

[6] Listón que cubre la parte superior de la borda. *(N. del E. D.)*. <<

[7] Borde superior de una embarcación pequeña donde se fijan los remos que la mueven. Sinónimos: borde, borda, regala.*(N. del E. D.)*. < <

[8] Máquina destinada a elevar cargas pesadas. Consta de tres o cuatro vigas dispuestas en forma piramidal, con un aparejo en el vértice superior.*(N. del E. D.)*. < <

[9] La autora se refiere a las calmas del Trópico de Cáncer, que en inglés se denominan Horse latitudes (textualmente latitudes del Caballo). (N. de la T.). < <